



Βρυξέλλες, 30.1.2013  
COM(2013) 30 final

2013/0015 (COD)

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ευρωπαϊκή Ένωση**

**(Αναδιατύπωση)**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### **1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ**

#### **1.1. Πρόσφατες εξελίξεις στην πολιτική της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους**

Στη Λευκή Βίβλο με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» που εκδόθηκε στις 28 Μαρτίου 2011 («Λευκή Βίβλος του 2011»), η Επιτροπή εξήγγειλε το όραμά της για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και διευκρίνισε ότι ο στόχος αυτός συνεπάγεται τη δημιουργία εσωτερικής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών, στην οποία οι ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα μπορούν να εκτελούν μεταφορές χωρίς άσκοπα τεχνικά και διοικητικά εμπόδια.

Επιπλέον, στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Ιανουαρίου 2012 τονίζεται ότι είναι σημαντικό να ελευθερωθεί το δυναμικό δημιουργίας μεγέθυνσης σε μια πλήρως ενοποιημένη ενιαία αγορά, ακόμη και για τις επιχειρήσεις δικτύων<sup>1</sup>. Επιπλέον, στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με δράση για τη σταθερότητα, την ανάπτυξη και την απασχόληση που εκδόθηκε στις 30 Μαΐου 2012<sup>2</sup> τονίζεται ότι είναι σημαντικό να μειωθούν περαιτέρω η κανονιστική επιβάρυνση και τα εμπόδια εισόδου στον σιδηροδρομικό τομέα και για τον λόγο αυτόν γίνονται συστάσεις εξειδικευμένες ανά χώρα προς την κατεύθυνση αυτή. Μέσα στο ίδιο πνεύμα, η Επιτροπή εξέδωσε στις 6 Ιουνίου 2012 την ανακοίνωση για καλύτερη διακυβέρνηση της ενιαίας αγοράς, στην οποία ομοίως τονίζεται η σημασία του τομέα των μεταφορών<sup>3</sup>.

Την τελευταία δεκαετία, η αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών της ΕΕ υπέστη μαζικές αλλαγές, οι οποίες επήλθαν βαθμιαία με τρεις νομοθετικές «δέσμες για τους σιδηροδρόμους» (με ορισμένες συνοδευτικές πράξεις) με σκοπό να ανοίξουν οι εθνικές αγορές, να καταστούν οι σιδηρόδρομοι ανταγωνιστικότεροι και πιο διαλειτουργικοί σε επίπεδο ΕΕ, και ταυτόχρονα να διατηρηθεί υψηλό το επίπεδο ασφάλειας. Ωστόσο, παρά την αξιοσημείωτη εξέλιξη του «ενωσιακού κεκτημένου», με βάση το οποίο δημιουργήθηκε η εσωτερική αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών στις ενδοενωσιακές μεταφορές παρέμεινε χαμηλό. Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή προγραμματίισε να υποβάλει την τέταρτη δέσμη για τους σιδηροδρόμους, ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα και η απόδοση των σιδηροδρομικών δρομολογίων με την άρση των εμποδίων που απομένουν στην αγορά. Η παρούσα οδηγία αποτελεί μέρος της τέταρτης δέσμης για τους σιδηροδρόμους και εστιάζεται στην άρση των διοικητικών και τεχνικών εμποδίων που απομένουν ιδίως με την θέσπιση κοινής προσέγγισης όσον αφορά τους κανόνες ασφάλειας και διαλειτουργικότητας ώστε να αυξηθούν οι οικονομίες κλίμακας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται ανά την ΕΕ, με μείωση του διοικητικού κόστους και επιτάχυνση των διοικητικών διαδικασιών, και με αποφυγή των συγκαλυμμένων διακρίσεων.

#### **1.2. Νομικό πλαίσιο για την διαλειτουργικότητα**

Σύμφωνα με την Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (άρθρα 170 και 171) η Ένωση πρέπει να συμβάλει στη δημιουργία και την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων στον τομέα των μεταφορών. Για να υλοποιήσει αυτούς τους στόχους, η Ένωση αναλαμβάνει κάθε

<sup>1</sup> [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/el/ec/127622.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/el/ec/127622.pdf).

<sup>2</sup> COM(2012) 299 τελικό.

<sup>3</sup> COM(2012) 259 τελικό.

δράση που αποδεικνύεται αναγκαία για να εξασφαλισθεί η διαλειτουργικότητα των δικτύων, ιδίως στον τομέα της εναρμόνισης των τεχνικών προτύπων.

Τα αρχικά μέτρα που ελήφθησαν στον τομέα των σιδηροδρόμων ήταν η οδηγία 96/48/EK σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλής ταχύτητας και η οδηγία 2001/16/EK για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού, που τροποποιήθηκαν με την οδηγία 2004/50/EK. Οι εν λόγω οδηγίες αναδιατυπώθηκαν με την οδηγία 2008/57/EK σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, η οποία ισχύει σήμερα όπως τροποποιήθηκε με τις οδηγίες 2009/131/EK και 2011/18/EE.

### **1.3. Γιατί πρέπει να αναδιατυπωθεί η οδηγία 2008/57/EK όπως έχει τροποποιηθεί;**

Με βάση τις εργασίες κατάρτισης των ΤΠΔ, την εφαρμογή των οδηγιών διαλειτουργικότητας σε συγκεκριμένα έργα, τις εργασίες της επιτροπής που συστήθηκε δυνάμει του άρθρου 29 της οδηγίας 2008/57/EK και τις εισηγήσεις των ενδιαφερόμενων φορέων εξήχθησαν ορισμένα διδάγματα. Επιπλέον, το νομοθετικό πλαίσιο για την εμπορία των προϊόντων έχει εξελιχθεί τα τελευταία χρόνια, με αποτέλεσμα η νομοθεσία περί διαλειτουργικότητας να χρειάζεται επικαιροποίηση.

Με βάση τα παραπάνω, η Επιτροπή σκοπεύει να προτείνει σειρά τροποποιήσεων της οδηγίας 2008/57/EK, οι οποίες μπορούν να ομαδοποιηθούν σε τρεις διαφορετικές κατηγορίες:

- νέες διατάξεις: σειρά νέων ορισμών, η έννοια της έγκρισης οχήματος για την διάθεση στην αγορά και ορισμένες διατάξεις για τα μητρώα·
- αποσαφήνιση υφιστάμενων διατάξεων: πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, εφαρμογή της ΤΠΔ σε υφιστάμενα συστήματα, παρεκκλίσεις από την ΤΠΔ, ελλείψεις της ΤΠΔ και εφαρμογή εθνικών κανόνων·
- επικαιροποιήσεις λόγω της εξέλιξης του νομοθετικού πλαισίου: διατάξεις σχετικά με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης και τους αρμόδιους για την εν λόγω αξιολόγηση οργανισμούς, καθώς και παραπομπές στις διαδικασίες επιτροπής και τις πράξεις κατ' εξουσιοδότηση·
- αλλαγές συντακτικού χαρακτήρα: ενσωμάτωση των προηγούμενων τροποποιήσεων στο κείμενο της οδηγίας, νέα αρίθμηση των άρθρων και των παραρτημάτων, παραπομπές σε άλλες συνιστώσες της τέταρτης δέσμης για τους σιδηροδρόμους, εστιασμένη αναδιατύπωση ορισμένων προτάσεων για να αποφευχθούν μεταφραστικές ασάφειες.

## **2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διεξήγαγε εμπειρισταωμένη εκτίμηση επιπτώσεων για να υποστηρίξει τις νομοθετικές προτάσεις περί βελτίωσης της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου στον τομέα της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας.

Τον Ιούνιο του 2011 συστάθηκε Διευθύνουσα Ομάδα Εκτίμησης Επιπτώσεων (IASG). Η ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών κάλεσε όλες τις Γενικές Διευθύνσεις να συμμετάσχουν αλλά οι πλέον ενδιαφερόμενες ήταν οι Γενικές Διευθύνσεις Επιχειρήσεις και Βιομηχανία, Απασχόληση, Γενική Γραμματεία, Νομική Υπηρεσία, Ανθρώπινοι Πόροι, Έρευνα, Προϋπολογισμός, Περιφερειακή πολιτική, Ενέργεια και Διεύρυνση.

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής συζήτησαν συνεχώς τις εξελίξεις όσον αφορά τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο με εκπροσώπους του κλάδου. Την περίοδο 2010-2011 διεξήγαγαν επίσης εκ των υστέρων αξιολόγηση του κανονισμού 881/2004 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων.

Στο πλαίσιο της υποστήριξης της Επιτροπής στην διαδικασία της εκτίμησης των επιπτώσεων, ανατέθηκε σε εξωτερικό σύμβουλο η εκπόνηση υποστηρικτικής μελέτης εκτίμησης των επιπτώσεων και η στοχοθετημένη διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς.

Η στοχευμένη διαβούλευση των ενδιαφερόμενων μερών άρχισε στις 18 Νοεμβρίου 2011 με μια έρευνα μέσω διαδικτύου, η οποία ολοκληρώθηκε στις 30 Δεκεμβρίου 2011. Ακολούθησαν συνεντεύξεις με σημαντικούς ενδιαφερόμενους φορείς και μια συνάντηση εργασίας ενδιαφερόμενων στο τέλος Φεβρουαρίου του 2012.

Έκτοτε, η ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών συμμετείχε σε διμερείς συναντήσεις με τον κλάδο για να διερευνήσει τις απόψεις του σχετικά με τα μέτρα της τέταρτης δέσμης που πρέπει να ληφθούν όσον αφορά την διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια .

Λόγω της τεχνικής φύσης της πρωτοβουλίας δεν πραγματοποιήθηκε δημόσια διαβούλευση. Ωστόσο, η Επιτροπή μερίμνησε να συγκεντρώσει εγκαίρως τις απόψεις όλων των ενδιαφερόμενων μερών και οι συζητήσεις να καλύψουν όλα τα στοιχεία ζωτικής σημασίας της πρωτοβουλίας.

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την εκτίμηση επιπτώσεων και τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων με τους ενδιαφερόμενους φορείς περιλαμβάνονται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει τις νομοθετικές προτάσεις άρσης των διοικητικών και τεχνικών εμποδίων που απομένουν στους τομείς της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας στην αγορά σιδηροδρόμων της ΕΕ.

### **3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ**

Στο παρόν κεφάλαιο περιλαμβάνονται σχόλια και εξηγήσεις σχετικά με τις σημαντικές αλλαγές στο κείμενο της οδηγίας. Δεν περιλαμβάνονται λεπτομερή σχόλια σχετικά με τις αλλαγές ήσσονος σημασίας που εισάγονται λόγω της Συνθήκης της Λισαβόνας, συντακτικές αλλαγές και άλλες προφανείς τροποποιήσεις.

Η αρίθμηση αντιστοιχεί στους νέους αριθμούς των άρθρων και των παραρτημάτων, εκτός εάν προηγείται η ένδειξη «πρώην», οπότε αναφέρεται ο αριθμός του άρθρου στην οδηγία 2008/57/EK.

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι**

##### **Άρθρο 1**

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής, σε συνεργασία με την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 29 της οδηγίας 2008/57/EK, ασχολήθηκαν ήδη τον Φεβρουάριο του 2009 με την αποσαφήνιση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας όσον αφορά τις γραμμές και τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τοπικά, αστικά και προαστιακά δρομολόγια. Η εν λόγω ανάλυση κατέληξε σε προσέγγιση σε τρία σκέλη: i) εξαίρεση των αστικών σιδηροδρόμων και αποσαφήνιση του πεδίου εφαρμογής· ii) ανάπτυξη ειδικού ευρωπαϊκού πλαισίου εθελοντικής τυποποίησης για αστικούς σιδηροδρόμους· και iii) κατάρτιση των ουσιαστικών απαιτήσεων για τις αστικές μεταφορές.

Το πρώτο μέτρο άρχισε τον Οκτώβριο του 2009, όταν η Επιτροπή κάλεσε τα κράτη μέλη να εξαιρέσουν από το πεδίο εφαρμογής των μέτρων ενσωμάτωσης της οδηγίας 2008/57/EK τις περιπτώσεις α) και β) που ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3. Αυτό έγινε προκειμένου να

αποφευχθούν καταστάσεις στις οποίες κράτος μέλος ενδέχεται να εφαρμόσει την οδηγία σε περιπτώσεις που εκ των πραγμάτων δεν καλύπτονται από τις ΤΠΔ. Μια τέτοια κατάσταση θα συνεπαγόταν ότι τα κράτη μέλη κοινοποιούν όλους τους χρησιμοποιούμενους εθνικούς κανόνες για τους μητροπολιτικούς σιδηροδρόμους, τα τραμ και τα υπόλοιπα αστικά σιδηροδρομικά συστήματα χωρίς ΤΠΔ και ακολουθούν για τα εν λόγω συστήματα όλες τις διαδικασίες που καθορίζονται στην οδηγία για τους καθαυτό σιδηροδρόμους, γεγονός που θα προκαλούσε δυσανάλογο διοικητικό, τεχνικό και νομικό φόρτο. Για να αποφευχθεί η εν λόγω κατάσταση, η προτεινόμενη τροποποίηση επισημοποιεί στην παράγραφο 3 την επισήμανση στην οποία προέβησαν οι υπηρεσίες της Επιτροπής τον Οκτώβριο του 2009, συμπληρώνοντας έτσι το πρώτο μέτρο.

Το δεύτερο μέτρο άρχισε επίσημα τον Φεβρουάριο του 2011, όταν η Επιτροπή εξέδωσε εντολή προς τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης να εκπονήσουν εθελοντικά πρότυπα στον τομέα των αστικών σιδηροδρόμων.

Τον Οκτώβριο του 2011, προκειμένου να συμβάλουν στο προαναφερθέν τρίτο μέτρο, οι ενώσεις που εκπροσωπούν τον κλάδο των αστικών σιδηροδρόμων εξέδωσαν σύνολο «βασικών απαιτήσεων», οι οποίες χρησιμοποιούνται ως βασικές αναφορές για την υλοποίηση του προγράμματος τυποποίησης για αστικούς σιδηροδρόμους, που πρότειναν οι CEN/CENELEC και το ETSI τον Οκτώβριο του 2011.

Βάσει των ανωτέρω, η διαλειτουργικότητα για τοπικά, αστικά και προαστιακά συστήματα θεωρείται ότι καλύπτεται επαρκώς εθελοντικά και δεν χρειάζεται να καλυφθεί από την παρούσα οδηγία.

#### Άρθρο 2

Ορισμένοι ορισμοί αναδιατυπώθηκαν ή προστέθηκαν για λόγους αποσαφήνισης και προκειμένου να ληφθεί υπόψη η εξέλιξη του νομικού πλαισίου.

#### Πρώην άρθρο 3

Απαλείφθηκε διότι καθίσταται περιττό λόγω επικάλυψης με το άρθρο 1.

#### Άρθρο 3

Επουσιώδης αλλαγή.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

#### Άρθρο 4

Στις ΤΠΔ πρέπει να προστεθούν επιπλέον διατάξεις για να καλυφθούν υφιστάμενα υποσυστήματα και να επιτραπεί στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να ελέγχουν την συμβατότητα οχημάτων και διαδρομών πριν τα οχήματα τεθούν σε λειτουργία στις διαδρομές για τις οποίες προορίζονται.

#### Άρθρο 5

Επουσιώδεις αλλαγές, εκτός από εκείνες που απαιτούνται από τη συνθήκη της Λισαβόνας.

#### Άρθρο 6

Το άρθρο αυτό αποσαφηνίζει τη χρήση των γνωμοδοτήσεων του Οργανισμού εν αναμονή της τροποποίησης των ΤΠΔ λόγω ελλείψεων που εντοπίστηκαν.

#### Πρώην άρθρο 7

Το άρθρο αυτό απαλείφθηκε επειδή κατέστη παρωχημένο. Στην πράξη, οι ΤΠΔ θα έχουν επεκταθεί όταν τεθεί σε ισχύ η παρούσα οδηγία.

## Άρθρο 7

Οι περιπτώσεις πιθανής μη εφαρμογής των ΤΠΔ έχουν περιοριστεί επειδή η περίπτωση 1 στοιχείο β) του άρθρου 9 της ισχύουσας οδηγίας είναι ασαφής, δεν έχει χρησιμοποιηθεί ποτέ και θα μπορούσε να καλυφθεί, όπως και για τις περιπτώσεις 1 στοιχεία γ) και στ) από ειδικές περιπτώσεις στις ΤΠΔ.

## Άρθρα 8, 9 και 10

Επουσιώδεις αλλαγές, εκτός από εκείνες που απαιτούνται από τη συνθήκη της Λισαβόνας.

## Πρώην άρθρο 12

Απαλείφθηκε επειδή καλύπτεται από την οδηγία 1025/2012/ΕΕ.

## Άρθρο 11

Επουσιώδης αλλαγή.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

### Πρώην άρθρο 15

Οι διατάξεις του μεταφέρονται σε άρθρα του κεφαλαίου V.

## Άρθρο 12

Επουσιώδης αλλαγή.

## Άρθρα 13 και 14

Τα άρθρα αυτά αναδιατυπώθηκαν προκειμένου να καταστούν σύμφωνα με το αναθεωρημένο κείμενο της παρούσας οδηγίας, με τον κανονισμό για τον Οργανισμό και με την οδηγία περί ασφάλειας. Αποσαφηνίζουν το ρόλο των εθνικών κανόνων, τις περιπτώσεις στις οποίες είναι δυνατόν να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες και τις διαδικασίες για την απόσυρση και την δημοσίευσή τους.

Ο Οργανισμός διατηρεί τα καθήκοντά του σχετικά με την ταξινόμηση των εθνικών κανόνων (πρώην άρθρο 27): επιπλέον, ο Οργανισμός εξετάζει τους κοινοποιημένους εθνικούς κανόνες και καλεί τα κράτη μέλη να τους καταργήσουν σε περίπτωση που είναι περιττοί ή μη συμβιβάσιμοι με την νομοθεσία της ΕΕ.

## Άρθρο 15

Αποσαφηνίζει τις προϋποθέσεις που ενεργοποιούν νέα δήλωση επαλήθευσης ΕΚ.

## Άρθρο 16

Επουσιώδης αλλαγή.

## Άρθρο 17

Υπενθυμίζει την γενική αρχή του τεκμηρίου συμμόρφωσης που καθορίζεται στην οδηγία ΕΕ.

## Πρώην άρθρο 20

Μέρος του περιεχομένου αποσαφηνίζεται και μεταφέρεται στο κεφάλαιο V. Το υπόλοιπο καλύπτεται ήδη από το άρθρο 7 (μη εφαρμογή των ΤΠΔ).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

Τα πρώην άρθρα 21 έως 25 απαλείφθηκαν και αντικαταστάθηκαν από τα νέα άρθρα 18 έως 20.

## Άρθρο 18

Για σταθερές εγκαταστάσεις η διαδικασία είναι πρακτικά η ίδια με εκείνη της οδηγίας 2008/57, πλην των υποσυστημάτων παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, τα οποία εγκρίνονται από τον Οργανισμό όσον αφορά την συνοχή με τα αντίστοιχα εποχούμενα υποσυστήματα.

#### Άρθρο 19

Καλύπτει τη διάθεση στην αγορά κινητών υποσυστημάτων που μπορεί να πραγματοποιηθεί και από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και από τους κατασκευαστές. Στην πράξη τα κινητά υποσυστήματα δεν τίθενται σε λειτουργία μεμονωμένα· η θέση σε λειτουργία πραγματοποιείται όταν ενσωματώνονται σε όχημα και η θέση σε λειτουργία των οχημάτων καλύπτεται στο άρθρο 21.

#### Άρθρο 20

Εισάγει την έννοια της έγκριση οχήματος για την διάθεση στην αγορά, η οποία αντικαθιστά εν μέρει την έννοια της έγκρισης οχήματος για την θέση σε λειτουργία που χορηγεί η εθνική αρχή ασφάλειας σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην οδηγία 2008/57/EK.

Η έγκριση οχήματος για την διάθεση στην αγορά χορηγείται από τον Οργανισμό και περιέχει όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται αργότερα προκειμένου η σιδηροδρομική επιχείρηση να θέσει το όχημα σε εμπορική λειτουργία. Ο αιτών (σιδηροδρομική επιχείρηση, κατασκευαστής, κλπ.) μπορεί να ζητήσει από τον Οργανισμό να συμπληρώσει την έγκριση οχήματος για θέση στην αγορά με δήλωση τεχνικής συμβατότητας του οχήματος με συγκεκριμένο σύνολο γραμμών ή δικτύων που ορίζονται από τον αιτούντα βάσει εμπορικών ή/και τεχνικών κριτηρίων. Η συμπληρωματική δήλωση θα διευκολύνει την σιδηροδρομική επιχείρηση στη θέση του οχήματος σε λειτουργία.

#### Άρθρο 21

Αποσαφηνίζει το ρόλο των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής όσον αφορά τον έλεγχο της τεχνικής συμβατότητας του οχήματος με τη διαδρομή και την ασφαλή ένταξη του οχήματος στο σύστημα στο οποίο προβλέπεται να λειτουργήσει.

#### Άρθρο 22

Αφορά την έγκριση διάθεσης τύπων οχημάτων στην αγορά και τροποποιήθηκε για να ανταποκρίνεται στις διατάξεις των άρθρων 18 έως 21.

#### Πρώην άρθρο 27

Απαλείφθηκε επειδή ορισμένες από τις διατάξεις του μεταφέρθηκαν στον κανονισμό για τον Οργανισμό.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

Τα άρθρα 23 έως 41 σχετικά με τους φορείς αξιολόγησης της συμμόρφωσης αντικαθιστούν και συμπληρώνουν το πρώην άρθρο 28 και το πρώην παράρτημα VIII, ώστε να συμπεριληφθούν οι διατάξεις του νέου νομοθετικού πλαισίου για την εμπορία προϊόντων, όπως ορίζεται με την απόφαση 768/2008/EK.

#### Πρώην άρθρο 31

Το άρθρο αυτό απαλείφθηκε επειδή κατέστη παρωχημένο.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

Τα άρθρα 42 έως 45 για τον ευρωπαϊκό αριθμό οχήματος (ΕΑΟ) και τα μητρώα επικαιροποιήθηκαν ώστε να αντιστοιχούν στις διατάξεις του κεφαλαίου V.

#### Πρώην άρθρο 36

Το άρθρο αυτό απαλείφθηκε επειδή κατέστη παρωχημένο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

Άρθρα 46 και 47

Τα εν λόγω άρθρα αφορούν την εκχώρηση εξουσιοδότησης στην Επιτροπή βάσει της συνθήκης της Λισαβόνας.

Άρθρο 48

Τροποποιήθηκε ώστε να ληφθούν υπόψη οι νέες διαδικασίες επιτροπής.

Πρώην άρθρο 30

Το άρθρο απαλείφθηκε επειδή κατέστη παρωχημένο.

Άρθρα 49 και 50

Τα άρθρα αυτά επικαιροποιήθηκαν για να συνάδουν με το κείμενο της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 51

Περιλαμβάνει τις νέες διατάξεις σχετικά με το μεταβατικό καθεστώς της θέσης οχημάτων σε λειτουργία. Έτσι θα καταστεί δυνατή η παράλληλη εφαρμογή αμφοτέρων των καθεστώτων (οδηγία 2008/57/EK και παρούσα οδηγία) για περιορισμένη χρονική περίοδο.

Άρθρο 52

Συνεπεία της συνθήκης της Λισαβόνας, μερικά παραρτήματα της οδηγίας 2008/57/EK μετατράπηκαν σε εκτελεστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν από την Επιτροπή. Στο άρθρο αυτό καθορίζονται οι διατάξεις που πρέπει να εφαρμόζονται μέχρι την ημερομηνία εφαρμογής των εν λόγω εκτελεστικών πράξεων.

Άρθρο 53

Προβλέπει την κοινοποίηση των πινάκων αντιστοιχίας από τα κράτη μέλη όταν μεταφέρουν την παρούσα οδηγία στην εθνική νομοθεσία. Οι πίνακες αυτοί απαιτούνται λόγω των ουσιαστικών αλλαγών που εισάγει η παρούσα οδηγία στα κεφάλαια V και VI και θεωρούνται αναγκαίες προκειμένου όλοι οι ενδιαφερόμενοι να μπορούν να εντοπίζουν την ισχύουσα εθνική νομοθεσία.

Άρθρο 54

Νέο άρθρο σχετικά με το ρόλο των γνωμοδοτήσεων και των συστάσεων του Οργανισμού

Άρθρα 55 έως 57

Τα άρθρα επικαιροποιήθηκαν για να συνάδουν με το κείμενο της παρούσας οδηγίας.

Παράρτημα I

Δεν γίνεται πλέον αναφορά στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα επειδή οι ΤΠΔ θα έχουν επεκταθεί όταν τεθεί σε ισχύ η παρούσα οδηγία.

Αφαιρέθηκε επίσης ο διαχωρισμός μεταξύ σιδηροδρομικού συστήματος υψηλής ταχύτητας (ΥΤ) και συμβατικού (ΣΣ) ενόψει της συγχώνευσης ορισμένων ΤΠΔ για ΥΤ και ΣΣ.

Με βάση τα ανωτέρω, η ταξινόμηση των οχημάτων απλοποιήθηκε.

Παραρτήματα II και III

Επουσιώδης αλλαγή.

Πρώην παράρτημα IV



Μετατρέπεται σε εκτελεστική πράξη, βλέπε άρθρο 8 παράγραφος 2.

Πρώην παραρτήματα V και VI

Μετατρέπονται σε εκτελεστικές πράξεις, βλέπε άρθρο 15 παράγραφος 7.

Πρώην παράρτημα VII

Μετατρέπεται σε εκτελεστική πράξη, βλέπε άρθρο 14 παράγραφος 8.

Πρώην παράρτημα VIII

Απαλείφθηκε επειδή περιλαμβάνεται στα άρθρα 27, 28 και 29.

Πρώην παράρτημα IX

Μετατρέπεται σε εκτελεστική πράξη, βλέπε άρθρο 7 παράγραφος 3.

Παραρτήματα IV και V

Τα παραρτήματα αυτά επικαιροποιήθηκαν για να συνάδουν με το κείμενο της παρούσας οδηγίας.

Πρόταση

## ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ευρωπαϊκή Ένωση

(Αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ~~για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας~~, και ιδίως το άρθρο ~~71 σημείο 156) στοιχείο ε)~~  91 παράγραφος 1 και τα άρθρα 170 και 171 ,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>1</sup>,

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>2</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
1 (προσαρμοσμένο)

~~Η οδηγία 96/48/EK του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας<sup>3</sup> και η οδηγία 2001/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος<sup>4</sup> τροποποιήθηκαν ουσιαστικά με την οδηγία 2004/50/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>5</sup>. Δεδομένου ότι εισάγονται νέες τροποποιήσεις, κρίνεται~~

<sup>1</sup> ΕΕ C , της ..., σ. .

<sup>2</sup> ΕΕ C , της ..., σ. .

<sup>3</sup> ~~ΕΕ L 235 της 17.09.1996, σ. 6. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/32/EK της Επιτροπής (ΕΕ L 141 της 2.6.2007, σ. 63).~~

<sup>4</sup> ~~ΕΕ L 110 της 20.04.2001, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/32/EK.~~

<sup>5</sup> ~~Οδηγία 2004/50/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 96/48/EK του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και της οδηγίας 2001/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού~~

~~σκόπιμη, για λόγους διαφάνειας, η αναδιατύπωση των οδηγιών αυτών και η συγχώνευση των διατάξεών τους σε ενιαίο κείμενο με μέλημα την απλούστευση.~~

↓ νέο

- (1) Η οδηγία 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος<sup>6</sup>, έχει τροποποιηθεί ουσιωδώς αρκετές φορές. Επειδή πρόκειται να τροποποιηθεί περαιτέρω, κρίνεται σκόπιμο να αναδιατυπωθεί η εν λόγω οδηγία για λόγους σαφήνειας.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη 2 (προσαρμοσμένο)

- (2) Για να μπορέσουν οι πολίτες της Ένωσης, οι οικονομικοί παράγοντες, καθώς και οι ~~περιφερειακοί και τοπικοί συλλογικοί φορείς~~ περιφερειακές και τοπικές αρχές να ~~επιωφεληθούν~~ πλήρως από τα πλεονεκτήματα που απορρέουν από τη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, είναι σκόπιμο, μεταξύ άλλων, να ευνοηθούν η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων, καθώς και η πρόσβαση στα δίκτυα αυτά, με την ~~εκτέλεση κάθε δράσης εφαρμογή κάθε μέτρου που αποδεικνύεται αναγκαία~~ αναγκαίο στον τομέα ~~της εναρμόνισης~~ των τεχνικών προτύπων, ~~όπως προβλέπει το άρθρο 155 της συνθήκης.~~

↓ νέο

- (3) Η επιδίωξη της διαλειτουργικότητας στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα τον καθορισμό βέλτιστου επιπέδου τεχνικής εναρμόνισης, προκειμένου να καταστεί δυνατή η διευκόλυνση, η βελτίωση και η ανάπτυξη διεθνών σιδηροδρομικών δρομολογίων εντός της Ένωσης και με τρίτες χώρες και συμβάλλει στην σταδιακή δημιουργία της εσωτερικής αγοράς εξοπλισμού και υπηρεσιών για την κατασκευή, την ανανέωση, την αναβάθμιση και τη λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη 3 (προσαρμοσμένο)

~~Με την υπογραφή του πρωτοκόλλου του Κιότο, στις 12 Δεκεμβρίου 1997, η Ευρωπαϊκή Ένωση ανέλαβε την υποχρέωση να μειώσει τις εκπομπές της αερίων θερμοκηπίου. Οι σχετικοί στόχοι απαιτούν νέα ισορροπία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και, συνεπώς, ανταγωνιστικότερες σιδηροδρομικές μεταφορές.~~

~~συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (EE L 164 της 30.4.2004, σ. 114. Διορθωμένη έκδοση στην EE L 220 της 21.6.2004, σ. 40).~~

<sup>6</sup> EE L 191 της 18.7.2008, σ. 1.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
43 (προσαρμοσμένο)

~~Η στρατηγική της Κοινότητας σχετικά με την ενσωμάτωση των ανησυχιών για θέματα περιβάλλοντος και αειφόρου ανάπτυξης στην πολιτική της μεταφορών υπογραμμίζει την ανάγκη ανάληψης δράσης για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεταφορών.~~

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
5

- (4) Για την εμπορική εκμετάλλευση αμαξοστοιχιών σε όλη την έκταση του σιδηροδρομικού δικτύου ~~είναι αναγκαία~~ χρειάζεται ιδίως ~~η~~ άριστη συμβατότητα ~~συνολή~~ μεταξύ των χαρακτηριστικών της υποδομής ~~και των~~ με τα χαρακτηριστικά των οχημάτων, αλλά και ~~η~~ αποτελεσματική διασύνδεση των πληροφοριακών και τηλεπικοινωνιακών συστημάτων των διαφόρων διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Από αυτή τη συμβατότητα ~~συνολή~~ και τη διασύνδεση εξαρτώνται το επίπεδο επιδόσεων, η ασφάλεια, η ποιότητα εξυπηρέτησης και το κόστος τους και σε αυτή τη συμβατότητα ~~συνολή~~ και αυτή τη διασύνδεση στηρίζεται βασικά η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
6 (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

- (5) ~~Τα κράτη μέλη έχουν την ευθύνη~~ ⇒ Το ρυθμιστικό πλαίσιο των σιδηροδρόμων πρέπει να καθορίσει σαφείς αρμοδιότητες οι οποίες ⇐ να εξασφαλίζουν την τήρηση των κανόνων ασφάλειας, υγείας και προστασίας των καταναλωτών ~~οι οποίοι~~ που ισχύουν για τα σιδηροδρομικά δίκτυα ~~εν γένει, κατά τη μελέτη, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία και την επιχειρησιακή λειτουργία των εν λόγω σιδηροδρόμων.~~

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
7 (προσαρμοσμένο)

- (6) Υφίστανται σημαντικές διαφορές μεταξύ των ~~διαφόρων~~ εθνικών κανονιστικών ρυθμίσεων ~~καθώς και μεταξύ~~ των εσωτερικών ~~ρυθμίσεων~~ κανόνων και των τεχνικών προδιαγραφών που εφαρμόζονται ~~στις~~ σιδηροδρόμους  στα σιδηροδρομικά συστήματα, τα υποσυστήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία  , ~~λόγω του ότι~~ διότι ενσωματώνουν ιδιαίτερες τεχνικές της εθνικής βιομηχανίας και ~~επιπέδων~~ προδιαγράφουν ιδιαίτερες διαστάσεις και συστήματα, καθώς και ειδικά χαρακτηριστικά. Η κατάσταση αυτή εμποδίζει μεταξύ άλλων τη δυνατότητα κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών υπό ~~καλές~~ ομαλές συνθήκες ~~στο σύνολο του κοινοτικού εδάφους~~  σε ολόκληρη την Ένωση .

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
8 (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

- (7) Με την πάροδο των ετών η κατάσταση αυτή δημιούργησε στενότερους δεσμούς μεταξύ των εθνικών σιδηροδρομικών βιομηχανιών και των εθνικών σιδηροδρόμων,

σε βάρος ~~του~~  ενός  πραγματικού ανοίγματος των αγορών  που θα επέτρεπε να αναδυθούν νέοι εισερχόμενοι . Για να είναι σε θέση να αναπτύξουν την ανταγωνιστικότητά τους σε παγκόσμια κλίμακα οι εν λόγω βιομηχανίες χρειάζονται ευρωπαϊκή αγορά ανοικτή και ανταγωνιστική.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
9 (προσαρμοσμένο)  
 νέο

- (8) Επομένως είναι σκόπιμο να καθορισθούν για ολόκληρη την ~~Κοινότητα~~  Ένωση  βασικές απαιτήσεις  σχετικά με την διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων  που ~~θα~~  πρέπει να  ισχύουν για το σιδηροδρομικό της σύστημα.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
10

~~Για να επιτευχθούν οι ανωτέρω στόχοι, στις 23 Ιουλίου 1996 λήφθηκε από το Συμβούλιο το πρώτο μέτρο με την έκδοση της οδηγίας 96/48/EK. Στη συνέχεια, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την οδηγία 2001/16/EK.~~

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
11

~~Η θέση σε ισχύ των οδηγιών 2001/12/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων<sup>7</sup>, 2001/13/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 95/18/EK του Συμβουλίου σχετικά με την παροχή αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις<sup>8</sup> και 2001/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας<sup>9</sup>, επηρεάζει την πραγματοποίηση της διαλειτουργικότητας. Όπως και στους άλλους τρόπους μεταφοράς, η διευρύνση των δικαιωμάτων πρόσβασης πρέπει να προχωρήσει παράλληλα με την εφαρμογή των αναγκαίων συνοδευτικών μέτρων εναρμόνισης. Κατά συνέπεια, είναι αναγκαία η πραγματοποίηση της διαλειτουργικότητας σε ολόκληρο το δίκτυο, με την προοδευτική επέκταση του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2001/16/EK. Αναγκαίο είναι επίσης να διευρυνθεί η νομική βάση της οδηγίας 2001/16/EK ώστε να συμπεριλάβει το άρθρο 71 της συνθήκης, στο οποίο βασίζεται η οδηγία 2001/12/EK.~~

<sup>7</sup> ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1.

<sup>8</sup> ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26.

<sup>9</sup> ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/58/EK (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 44).

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
12 (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

- (9) Η ανάπτυξη τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) κατέδειξε την ανάγκη να διευκρινισθεί η σχέση μεταξύ, αφενός, των βασικών απαιτήσεων και των ΤΠΔ και, αφετέρου, των ευρωπαϊκών προτύπων και άλλων κειμένων ρυθμιστικού χαρακτήρα. Συγκεκριμένα, είναι σκόπιμη η σαφής διάκριση ~~ανάμεσα στα πρότυπα μεταξύ των προτύπων~~ ή μερών προτύπων, η εφαρμογή των οποίων ~~είναι αναγκαίο~~  πρέπει  να καταστεί υποχρεωτική προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της παρούσας οδηγίας, και των ~~στα~~ «εναρμονισμένων» προτύπων που έχουν αναπτυχθεί  δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί ευρωπαϊκής τυποποίησης, τροποποίησης των οδηγιών 89/686/ΕΟΚ και 93/15/ΕΟΚ του Συμβουλίου, των οδηγιών 94/9/ΕΚ, 94/25/ΕΚ, 95/16/ΕΚ, 97/23/ΕΚ, 98/34/ΕΚ, 2004/22/ΕΚ, 2007/23/ΕΚ, 2009/23/ΕΚ και 2009/105/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και κατάργησης των αποφάσεων 87/95/ΕΟΚ του Συμβουλίου και αριθ. 1673/2006/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>10</sup>  υπό το πνεύμα της νέας προσέγγισης όσον αφορά την τεχνική εναρμόνιση και την τυποποίηση.  Στις περιπτώσεις που είναι απολύτως αναγκαίο, οι ΤΠΔ είναι δυνατόν να αναφέρουν ρητά ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές που καθίστανται υποχρεωτικές μόλις αρχίσει να ισχύει η ΤΠΔ.

↓ νέο

- (10) Προκειμένου να ενισχυθεί πραγματικά η ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρομικού τομέα της Ένωσης χωρίς στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ σημαντικών παραγόντων του εν λόγω τομέα, οι ΤΠΔ πρέπει να καταρτιστούν με βάση τις αρχές της ανοικτής συμμετοχής, της συναίνεσης και της διαφάνειας κατά τα καθοριζόμενα στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012.
- (11) Η ποιότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ένωση απαιτεί μεταξύ άλλων άριστη συμβατότητα μεταξύ των χαρακτηριστικών του δικτύου υπό την πλέον ευρεία έννοια του όρου, δηλαδή τα σταθερά μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων και των χαρακτηριστικών των οχημάτων στα οποία περιλαμβάνονται τα εποχούμενα μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων. Από την συμβατότητα αυτή εξαρτώνται τα επίπεδα επιδόσεων, ασφάλειας, ποιότητας εξυπηρέτησης και το ανάλογο κόστος.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
13

~~Κατά γενικό κανόνα οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές αναπτύσσονται υπό το πνεύμα της νέας προσέγγισης όσον αφορά την τεχνική εναρμόνιση και την τυποποίηση. Με αυτές παρέχεται η δυνατότητα να τεκμαίρεται η συμμόρφωση προς ορισμένες βασικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, ιδίως στις περιπτώσεις των στοιχείων διαλειτουργικότητας και των διαπαφών. Αυτές οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές (ή τα εφαρμοστέα μέρη τους) δεν είναι υποχρεωτικές ούτε είναι δυνατή στις ΤΠΔ οποιαδήποτε ρητή αναφορά σε αυτές. Τα στοιχεία αναφοράς αυτών των ευρωπαϊκών προδιαγραφών δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής~~

<sup>10</sup> EE L 316 της 14.11.2012, σ. 12.

~~Ένωσης ενώ τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τα στοιχεία αναφοράς των εθνικών προτύπων με τα οποία μεταφέρονται τα ευρωπαϊκά πρότυπα.~~

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
14

~~Σε ορισμένες περιπτώσεις, όταν αυτό είναι απολύτως απαραίτητο για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας, οι ΤΠΔ μπορούν να παραλείπουν ρητώς σε ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές. Η ρητή αυτή παραπομπή έχει κάποιες συνέπειες που πρέπει να εξειδικεύονται. Ειδικότερα, η εφαρμογή των εν λόγω ευρωπαϊκών προτύπων ή προδιαγραφών καθίσταται υποχρεωτική από τη στιγμή που αρχίζει να ισχύει η ΤΠΔ.~~

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
15

- (12) Οι ΤΠΔ ~~θέτουν~~ καθορίζουν όλους τους όρους που πρέπει να πληρούν τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, καθώς και τη διαδικασία που πρέπει να τηρείται για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης. Επίσης, χρειάζεται να διευκρινισθεί ότι κάθε στοιχείο πρέπει να υποβάλλεται στη διαδικασία αξιολόγησης της ~~πιστότητας~~ συμμόρφωσης και ~~της~~ καταλληλότητας χρήσης που αναφέρεται στις ΤΠΔ και να συνοδεύεται από το σχετικό πιστοποιητικό.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
16 (προσαρμοσμένο)

- (13) Κατά την ανάπτυξη νέων ΤΠΔ ο στόχος θα πρέπει πάντα να είναι η εξασφάλιση συμβατότητας με το ισχύον ~~εγκεκριμένο~~ σύστημα. Τούτο θα συμβάλει στην προώθηση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών και στην πρόληψη ~~της~~ περιττής αύξησης του κόστους λόγω της απαίτησης για αναβάθμιση των υπαρχόντων ~~εγκεκριμένων~~ υποσυστημάτων προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμβατότητά τους με τα νέα. Στις εξαιρετικές περιπτώσεις που δεν είναι δυνατή η εξασφάλιση της συμβατότητας, οι ΤΠΔ μπορούν να καθορίζουν το απαιτούμενο πλαίσιο για να αποφασιστεί αν το υπάρχον υποσύστημα χρειάζεται να ~~υποβληθεί σε νέα έγκριση~~  νέα απόφαση ή έγκριση για να τεθεί σε λειτουργία  , και να καθοριστούν οι σχετικές προθεσμίες.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
17 (προσαρμοσμένο)

- (14) Για λόγους ασφαλείας είναι αναγκαίο να ~~ζητηθεί από τα κράτη μέλη~~ η απονομή κωδικού ταυτοποίησης σε κάθε όχημα που έχει τεθεί σε λειτουργία. Στη συνέχεια το όχημα πρέπει να καταχωρίζεται σε εθνικό μητρώο οχημάτων. Στα μητρώα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ανατρέχουν όλα τα κράτη μέλη καθώς και ορισμένοι οικονομικοί παράγοντες ~~της Κοινότητας~~  εντός της Ένωσης  . Τα  εθνικά  μητρώα  οχημάτων  πρέπει να είναι συνεκτικά όσον αφορά το μορφότυπο των δεδομένων. Κατά συνέπεια, τα μητρώα αυτά πρέπει να αποτελέσουν το αντικείμενο κοινών λειτουργικών και τεχνικών προδιαγραφών.

↓ νέο

- (15) Εάν ορισμένες τεχνικές πτυχές που αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν ρητώς από ΤΠΔ, οι πτυχές που υπολείπονται να καλυφθούν επισημαίνονται σε παράρτημα της ΤΠΔ ως ανοικτά σημεία. Για τα εν λόγω ανοικτά σημεία, εφαρμόζονται οι εθνικοί κανόνες μέχρι την ολοκλήρωση της ΤΠΔ.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη 18 (προσαρμοσμένο)

- (16) Πρέπει να διευκρινισθεί η διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται στην περίπτωση βασικών απαιτήσεων οι οποίες εφαρμόζονται σε κάποιο υποσύστημα χωρίς όμως να έχουν ακόμη ~~αποτελέσει το αντικείμενο λεπτομερών προδιαγραφών~~ καλυφθεί από στην αντίστοιχη ΤΠΔ. Στην περίπτωση αυτή, είναι σκόπιμο οι οργανισμοί που είναι επιφορτισμένοι με τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και επαλήθευσης να είναι οι κοινοποιημένοι οργανισμοί του άρθρου 17 ~~20 των οδηγιών 96/48/EK και 2001/16/EK~~ της οδηγίας 2008/57/EK.

↓ νέο

- (17) Η οδηγία 2008/57/EK εφαρμόζεται σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα εντός της Ένωσης και το πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ επεκτείνεται ώστε να καλυφθούν και τα οχήματα και τα δίκτυα που δεν περιλαμβάνονται στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα. Συνεπώς, το παράρτημα I πρέπει να απλοποιηθεί με διαγραφή συγκεκριμένων αναφορών στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη 19

~~Η διάκριση μεταξύ του σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων και του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος δεν δικαιολογεί την ύπαρξη δύο ξεχωριστών οδηγιών. Για τα δύο συστήματα οι διαδικασίες κατάρτισης τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας καθώς και οι διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται για την πιστοποίηση στοιχείων διαλειτουργικότητας και υποσυστημάτων είναι πανομοιότυπες. Οι βασικές απαιτήσεις καθώς και η υποδιαίρεση του συστήματος σε υποσυστήματα που πρέπει να αποτελέσουν το αντικείμενο τεχνικών προδιαγραφών είναι πρακτικώς ίδιες. Αφετέρου, επειδή οι αμαξοστοιχίες πρέπει να μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα από το δίκτυο υψηλών ταχυτήτων στο συμβατικό δίκτυο, οι τεχνικές προδιαγραφές των δύο συστημάτων αλληλοεπικαλύπτονται κατά μεγάλο μέρος. Εξάλλου οι εργασίες κατάρτισης ΤΠΔ έδειξαν ότι, για ορισμένα υποσυστήματα, μία μόνο ΤΠΔ είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για αμφότερα τα συστήματα. Είναι λοιπόν σκόπιμη η συγχώνευση των οδηγιών 96/48/EK και 2001/16/EK.~~

↓ νέο

- (18) Οι λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν τα υποσυστήματα και οι διεπαφές τους είναι δυνατόν να ποικίλλουν ανάλογα με την χρήση των υποσυστημάτων, για παράδειγμα ανάλογα με τις κατηγορίες των γραμμών και των οχημάτων.



- (19) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η σταδιακή υλοποίηση της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση και να περιοριστεί βαθμιαία η ποικιλία των κληρονομηθέντων συστημάτων, οι ΤΠΔ πρέπει να καθορίζουν τις διατάξεις που εφαρμόζονται σε περίπτωση ανανέωσης ή αναβάθμισης υφιστάμενων υποσυστημάτων και είναι δυνατόν να καθορίζουν προθεσμίες για την επίτευξη του επιδιωκόμενου συστήματος.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
20

~~Η οδηγία 2004/50/EK προέβλεπε σταδιακή επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2001/16/EK σε συνάρτηση με την έκδοση νέων ΤΠΔ ή την αναθεώρηση υφιστάμενων ΤΠΔ. Όταν τεθεί σε ισχύ η παρούσα οδηγία, το πεδίο εφαρμογής της θα καλύπτει τα συμβατικά διευρωπαϊκά δίκτυα καθώς και τα διευρωπαϊκά δίκτυα υψηλών ταχυτήτων, όπως αυτά ορίζονται στην απόφαση αριθ. 1692/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών<sup>11</sup>, καθώς και τα οχήματα που μπορεί να κυκλοφορούν στα δίκτυα αυτά. Το εν λόγω πεδίο εφαρμογής θα επεκταθεί προοδευτικά στο σύνολο του δικτύου και στο σύνολο των οχημάτων, υπό την προϋπόθεση ότι η σχετική οικονομική σκοπιμότητα θα καταδειχθεί με ανάλυση επιπτώσεων.~~

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
21

- (20) Λαμβανόμενων υπόψη της σταδιακής προσέγγισης στην εξάλειψη των εμποδίων στη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και του χρόνου που απαιτείται για την έκδοση όλων των ΤΠΔ, είναι σκόπιμο τα κράτη μέλη να μη θεσπίζουν νέους εθνικούς κανόνες, ούτε να ξεκινούν σχέδια που επιτείνουν την ποικιλομορφία του υφιστάμενου συστήματος.

↓ νέο

- (21) Προκειμένου να εξαλειφθούν τα εμπόδια ως προς την διαλειτουργικότητα, και λόγω της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής των ΤΠΔ στο σιδηροδρομικό σύστημα ολόκληρης της Ένωσης, το πλήθος εθνικών κανόνων πρέπει να περιοριστεί σταδιακά. Οι εθνικοί κανόνες πρέπει να διαχωριστούν σε κανόνες που σχετίζονται αυστηρά με τοπικές απαιτήσεις και σε κανόνες που απαιτούνται για να καλυφθούν ανοικτά σημεία των ΤΠΔ. Οι κανόνες της δεύτερης κατηγορίας πρέπει σταδιακά να καταργηθούν με την συμπλήρωση των ανοικτών σημείων των ΤΠΔ.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
22

- (22) Η υιοθέτηση σταδιακής προσέγγισης ανταποκρίνεται στις ειδικές ανάγκες του στόχου της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος, που χαρακτηρίζεται από προϋπάρχουσες από πολλά χρόνια εθνικές υποδομές και παλαιά οχήματα, των οποίων η προσαρμογή ή η ανακαίνιση προϋποθέτει δαπανηρές επενδύσεις, και λαμβάνει

<sup>11</sup> ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1791/2006 του Συμβουλίου (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 1).

υπόψη το γεγονός ότι είναι σκόπιμο ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα ώστε να μην επιβαρυνθεί οικονομικώς ο σιδηρόδρομος σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
23

~~Με τα νομοθετικά του ψηφίσματα, της 10ης Μαρτίου 1999, σχετικά με το σιδηροδρομικό πακέτο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε να συμβαδίσει το σταδιακό άνοιγμα του σιδηροδρομικού τομέα με όσο το δυνατόν ταχύτερα και αποτελεσματικότερα μέτρα τεχνικής εναρμόνισης.~~

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
24

~~Το Συμβούλιο, που συνήλθε στις 6 Οκτωβρίου 1999, ζήτησε από την Επιτροπή να προτείνει στρατηγική για τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών και τον περιορισμό των σημείων συμφόρησης ώστε να επιτευχθεί ταχεία εξέλιξη των τεχνικών, διοικητικών και οικονομικών εμποδίων στη διαλειτουργικότητα των δικτύων και ταυτόχρονα να εξασφαλίζεται υψηλό επίπεδο ασφαλείας και κατάρτισης, καθώς και τα προσόντα του οικείου προσωπικού.~~

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
26

~~Από την οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων<sup>12</sup>, απορρέει ότι οι επιχειρήσεις σιδηροδρόμων πρέπει να έχουν αυξημένη πρόσβαση στα σιδηροδρομικά δίκτυα των κρατών μελών, οπότε απαιτείται διαλειτουργικότητα των υποδομών, των του τεχνικού εξοπλισμού, του τροχαίου υλικού και των συστημάτων διαχείρισης και επιχειρησιακής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων των επαγγελματιών προσόντων και των όρων υγείας και ασφάλειας του προσωπικού κατά την εργασία, τα οποία είναι αναγκαία για την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση των οικείων υποσυστημάτων καθώς και για την εφαρμογή κάθε ΤΠΔ. Πάντως η παρούσα οδηγία δεν αποβλέπει, άμεσα ή έμμεσα, στην εναρμόνιση των συνθηκών εργασίας στο σιδηροδρομικό τομέα.~~

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
26 (προσαρμοσμένο)

(23) Για λόγους πρακτικούς, εξαιτίας της έκτασης και της πολυπλοκότητας του σιδηροδρομικού συστήματος αποδείχθηκε αναγκαία η υποδιαίρεση του συστήματος αυτού στα εξής υποσυστήματα: υποδομή,  παρατρόχιος  έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση,  εποχούμενος έλεγχος, χειρισμός και σηματοδότηση,  ενέργεια, τροχαίο υλικό, λειτουργία και διαχείριση κυκλοφορίας, συντήρηση, εφαρμογές τηλεματικής για τους επιβάτες και υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών. Για καθένα από τα υποσυστήματα αυτά πρέπει, για ολόκληρη την Κοινότητα, να εξειδικευθούν οι βασικές απαιτήσεις και να καθοριστούν οι αναγκαίες τεχνικές προδιαγραφές για την τήρηση των απαιτήσεων αυτών, ιδίως όσον αφορά τα στοιχεία

<sup>12</sup> ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/58/ΕΚ.

και τις διεπαφές. Το σύστημα διαιρείται επίσης σε σταθερά και κινητά στοιχεία τα οποία περιλαμβάνουν, αφενός, το δίκτυο που απαρτίζεται από τις γραμμές, τους σταθμούς, τα τερματικά και κάθε είδους σταθερό εξοπλισμό που απαιτείται για τη διασφάλιση της ασφαλούς και συνεχούς λειτουργίας του συστήματος και, αφετέρου, όλα τα οχήματα που κινούνται στο δίκτυο αυτό. Συνεπώς, για τον σκοπό της παρούσας οδηγίας, το όχημα αποτελείται από ένα υποσύστημα (τροχαίο υλικό) και, κατά περίπτωση, ~~περισσότερα μέρη άλλων υποσυστημάτων άλλα υποσυστήματα~~ (κυρίως το εποχούμενο ~~μέρος του υποσυστήματος υποσυστήματος~~ έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση ~~και το εποχούμενο μέρος του υποσυστήματος "ενέργεια"~~).

↓ νέο

- (24) Η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες, της οποίας η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος, καθορίζει την προσβασιμότητα ως μία από τις γενικές της αρχές και απαιτεί από τα κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη να λάβουν τα ενδεικνύόμενα μέτρα για να εξασφαλίσουν στα άτομα με αναπηρίες ισότιμη πρόσβαση, μεταξύ άλλων και καταρτίζοντας, εκδίδοντας και παρακολουθώντας την εφαρμογή ελάχιστων προτύπων και κατευθυντηρίων γραμμών για την προσβασιμότητα. Συνεπώς, η προσβασιμότητα αποτελεί σημαντική απαίτηση για την διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη 27 (προσαρμοσμένο)

- (25) Είναι σημαντικό η εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος να μη δημιουργήσει εμπόδια αδικαιολόγητα από άποψη κόστους/οφέλους για τη διατήρηση ~~της συνοχής~~ του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου ~~που υπάρχει~~ σε κάθε κράτος μέλος ενώ παράλληλα ~~θα~~  πρέπει να  επιδιώκεται να παραμένει ως στόχος η διαλειτουργικότητα.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη 28

- (26) Επίσης οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας έχουν αντίκτυπο στις συνθήκες χρήσης του σιδηροδρομικού μέσου μεταφοράς από τους χρήστες και, επομένως, συντρέχει λόγος να ζητείται η γνώμη των χρηστών για τις παραμέτρους που τους αφορούν.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη 29 (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

- ~~(27)~~ ⇒ Είναι σκόπιμο να παρέχεται σε κάθε ενδιαφερόμενο κράτος μέλος η δυνατότητα να μην εφαρμόζει ορισμένες ΤΠΔ σε περιορισμένο αριθμό δεόντως αιτιολογημένων περιπτώσεων. Οι εν λόγω περιπτώσεις και οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν σε περίπτωση μη εφαρμογής των ΤΠΔ πρέπει να καθοριστούν σαφώς  ~~ειδικές περιπτώσεις, υπό την προϋπόθεση ότι προβλέπονται διαδικασίες ώστε να αποδεικνύεται ότι οι εν λόγω παρεκκλίσεις είναι δικαιολογημένες. Το άρθρο 155 της συνθήκης ορίζει ότι η δράση της Κοινότητας στον τομέα της~~

~~διαλειτουργικότητας πρέπει να λαμβάνει υπόψη την εν δυνάμει οικονομική βιωσιμότητα των έργων.~~

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
30

- (28) Η κατάρτιση και η εφαρμογή των ΤΠΔ στο σιδηροδρομικό σύστημα δεν πρέπει να παρεμποδίζει την τεχνολογική καινοτομία, η οποία πρέπει να συντελεί στη βελτίωση των οικονομικών επιδόσεων.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
31

~~Είναι σκόπιμο να αξιοποιηθεί η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος, ιδίως όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, ώστε να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις καλύτερης διαλειτουργικότητας των διαφόρων τρόπων μεταφοράς.~~

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
32 (προσαρμοσμένο)

- (29) Για την τήρηση των διατάξεων σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων στον τομέα των σιδηροδρόμων, και ιδίως των διατάξεων της οδηγίας 2004/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών<sup>13</sup>, οι αναθέτοντες φορείς συμπεριλαμβάνουν τις τεχνικές προδιαγραφές στα γενικά έγγραφα ή στις συγγραφές υποχρεώσεων κάθε σύμβασης. Προς το σκοπό αυτό, είναι ανάγκη να δημιουργηθεί ένα σύνολο  κανόνων  ευρωπαϊκών προδιαγραφών που θα χρησιμεύουν ως στοιχεία αναφοράς για αυτές τις τεχνικές προδιαγραφές.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
33 (προσαρμοσμένο)

- (30) Είναι προς το συμφέρον της ~~Ενδιαφέρει την Κοινότητα~~  Ένωσης  να υπάρχει ένα διεθνές σύστημα τυποποίησης δυνάμενο να παράγει πρότυπα που θα χρησιμοποιούνται πράγματι από τους εταίρους του διεθνούς εμπορίου και θα ικανοποιούν τις απαιτήσεις της ~~κοινοτικής~~  ενωσιακής  πολιτικής. Κατά συνέπεια, οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί τυποποίησης  πρέπει να  συνεχίσουν τη συνεργασία τους με τους διεθνείς οργανισμούς τυποποίησης.

<sup>13</sup> Οδηγία 2004/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 213/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 74 της 15.3.2008, σ. 1).

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
34 (προσαρμοσμένο)

- (31) Οι αναθέτοντες φορείς καθορίζουν τις πρόσθετες προδιαγραφές που είναι αναγκαίες για τη συμπλήρωση των ευρωπαϊκών προδιαγραφών ή των άλλων προτύπων. Οι προδιαγραφές αυτές πρέπει να ικανοποιούν τις εναρμονισμένες σε ~~κοινοτική~~  ενωσιακή  κλίμακα βασικές απαιτήσεις στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνεται το σιδηροδρομικό σύστημα.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
35

- (32) Οι διαδικασίες αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων πρέπει να βασίζονται στη χρήση των ενοτήτων που αποτελούν αντικείμενο της απόφασης ~~93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου~~<sup>14</sup> 2010/713/ΕΕ της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2010, σχετικά με τις ενότητες των διαδικασιών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, καταλληλότητας χρήσης και ελέγχου ΕΚ που πρέπει να χρησιμοποιούνται στις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας που έχουν εγκριθεί δυνάμει της οδηγίας 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>15</sup>. Στο μέτρο του δυνατού, προκειμένου να ευνοηθεί η ανάπτυξη των σχετικών βιομηχανικών κλάδων, είναι σκόπιμο να αναπτυχθούν οι διαδικασίες στις οποίες χρησιμοποιείται το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
36 (προσαρμοσμένο)

- (33) Η συμμόρφωση των στοιχείων συνδέεται κυρίως με τον ~~τομέα~~ πεδίο χρήσης τους που αποσκοπεί να εξασφαλίσει τη διαλειτουργικότητα του συστήματος, και όχι μόνο με την ελεύθερη κυκλοφορία τους στην ~~κοινοτική~~ αγορά  της Ένωσης . Η αξιολόγηση της καταλληλότητας χρήσης εφαρμόζεται στην περίπτωση των στοιχείων τα οποία είναι τα πλέον κρίσιμα για την ασφάλεια, τη διαθεσιμότητα ή την οικονομία του συστήματος. Κατά συνέπεια, δεν είναι αναγκαίο να επιθέτει ο κατασκευαστής τη σήμανση «CE» στα στοιχεία που υπόκεινται στις διατάξεις της παρούσας οδηγίας αλλά, με βάση την αξιολόγηση της πιστότητας ή/και της καταλληλότητας χρήσης, πρέπει να αρκεί η δήλωση συμμόρφωσης του κατασκευαστή ~~για την πιστότητα~~.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
37 (προσαρμοσμένο)

- (34) Οι κατασκευαστές υποχρεούνται ωστόσο να επιθέτουν, σε ορισμένα στοιχεία, τη σήμανση «CE» η οποία πιστοποιεί τη συμμόρφωσή τους προς άλλες σχετικές με αυτά ~~κοινοτικές~~  ενωσιακές  διατάξεις.

<sup>14</sup> ~~Απόφαση 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 1993, για τις ενότητες που αφορούν τις διάφορες φάσεις των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας και τους κανόνες επίθεσης και χρήσης της σήμανσης πιστότητας «CE» που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στις οδηγίες τεχνικής εναρμόνισης (ΕΕ L 220 της 30.8.1993, σ. 23).~~

<sup>15</sup> ~~ΕΕ L 319 της 4.12.2010, σ. 1-52.~~

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
38

- (35) Κατά την έναρξη ισχύος μιας ΤΠΔ, υπάρχουν ήδη στην αγορά ορισμένα στοιχεία διαλειτουργικότητας. Είναι αναγκαίο να προβλεφθεί μεταβατική περίοδος ώστε τα στοιχεία αυτά να μπορούν να ενσωματωθούν σε κάποιο υποσύστημα, ακόμη και αν δεν είναι απολύτως σύμφωνα προς την εν λόγω ΤΠΔ.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
39 (προσαρμοσμένο)

- (36) Τα υποσυστήματα που συγκροτούν το σιδηροδρομικό σύστημα πρέπει να υπόκεινται σε διαδικασία επαλήθευσης η οποία  πρέπει να  επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές  οντότητες  που είναι αρμόδιες για ~~εγκρίνουν~~ τη θέση σε λειτουργία, να βεβαιώνονται ότι, στο στάδιο του σχεδιασμού, της κατασκευής και της θέσης σε λειτουργία, το αποτέλεσμα είναι σύμφωνο προς τις ισχύουσες κανονιστικές, τεχνικές και λειτουργικές διατάξεις. Επίσης η διαδικασία αυτή πρέπει να επιτρέπει στους κατασκευαστές να αναμένουν ισότητα μεταχείρισης σε ~~οποιαδήποτε οποιοδήποτε χώρα~~  κράτος μέλος . ~~Συνεπώς πρέπει να καταρτισθούν μία ή περισσότερες ενότητες οι οποίες θα καθορίζουν τις αρχές και τους όρους επαλήθευσης «CE» των υποσυστημάτων.~~

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
40  
⇒ νέο

- (37) Μετά τη θέση υποσυστήματος σε ~~λειτουργία χρήση~~, είναι σκόπιμο να διασφαλιστεί ότι η ~~επιχειρησιακή~~ λειτουργία και η συντήρηση του υποσυστήματος αυτού είναι σύμφωνες προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις. Σύμφωνα με την οδηγία [.../...] ~~2004/49/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων<sup>16</sup>, [οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων]<sup>17</sup>, την ευθύνη για την τήρηση των απαιτήσεων αυτών φέρει, καθένας για τα δικά του υποσυστήματα, ο διαχειριστής υποδομής ή η επιχείρηση σιδηροδρόμων. Τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να επαληθεύουν την τήρηση των απαιτήσεων αυτών κατά τη χορήγηση των πιστοποιητικών ασφαλείας και των εγκρίσεων ασφαλείας σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 10 και 11 της οδηγίας 2004/49/EK.~~

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
41 (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

- (38) ~~Για τα οχήματα, η Η~~ διαδικασία θέσης σε λειτουργία  οχημάτων και μόνιμων εγκαταστάσεων  ~~θα~~ πρέπει να αποσαφηνιστεί, λαμβανομένων υπόψη  των αρμοδιοτήτων των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων  του νέου ορισμού του "οχήματος" που αποτελείται από ένα ή περισσότερα υποσυστήματα. Δεδομένου, επίσης, ότι η τρέχουσα εκδοχή των οδηγιών 96/48/EK και

<sup>16</sup> ~~EE L 164 της 30.4.2004, σ. 44. Απορρόφηκε στην EE L 220 της 21.6.2004, σ. 16.~~

<sup>17</sup> ~~EE L...~~

~~2001/16/ΕΚ αφορά τα νέα και τα αναβαθμισμένα υποσυστήματα, η δε τρέχουσα εκδοχή της οδηγίας 2004/49/ΕΚ αφορά τα οχήματα που βρίσκονται σε λειτουργία, όλες οι διατάξεις σχετικά με εγκρίσεις θέσης οχημάτων σε λειτουργία θα πρέπει να ενσωματωθούν στην παρούσα οδηγία. Επιπλέον, θα πρέπει να προστεθεί διαδικασία έγκρισης τύπου οχημάτων. Για τη διευκόλυνση της διαδικασίας αυτής και τον ευκολότερο προσδιορισμό του τύπου των οχημάτων, θα πρέπει να καταρτιστεί ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων, το οποίο να τηρεί ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (στο εξής: Οργανισμός).~~

- (39) ~~Επιπλέον, για~~  Για  τη διευκόλυνση της θέσης οχημάτων σε λειτουργία και της μείωσης του διοικητικού φόρτου,  $\Rightarrow$  πρέπει να εισαχθεί η έννοια της έγκρισης οχήματος για την διάθεση στην αγορά, η οποία να ισχύει σε όλη την Ένωση ως προϋπόθεση για να επιτρέπεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να θέτουν σε λειτουργία ένα όχημα. Επιπλέον, η έννοια αυτή συνάδει περισσότερο με την απόφαση αριθ. 768/2008/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για κοινό πλαίσιο εμπορίας των προϊόντων και για την κατάργηση της απόφασης 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου<sup>18</sup>  $\Leftarrow$ .

↓ νέο

- (40) Για να εξασφαλιστεί η ιχνηλασιμότητα των οχημάτων και του ιστορικού τους, τα στοιχεία αναφοράς των εγκρίσεων οχήματος για την διάθεση στην αγορά πρέπει να καταγράφονται μαζί με τα υπόλοιπα στοιχεία του οχήματος.
- (41) Οι ΤΠΔ πρέπει να προσδιορίζουν τις διαδικασίες ελέγχου της συμβατότητας οχημάτων και δικτύου μετά την έκδοση έγκρισης οχήματος για τη διάθεση στην αγορά και πριν ληφθεί απόφαση έναρξης λειτουργίας.

↓ 2008/57/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 42

~~Η πείρα έδειξε ότι η εφαρμογή τέτοιας διαδικασίας σε εθνικό επίπεδο είναι συχνά περίπλοκη και υπόκειται σε διαφορετικές εθνικές απαιτήσεις οι οποίες είναι αδιαφανείς ή επαναλαμβάνονται. Συνεπώς, η συγκεκριμένη διαδικασία θέτει ένα μείζον εμπόδιο στη δημιουργία νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ιδιαίτερα στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών. Θα πρέπει, επομένως, να ληφθούν μέτρα για την αποσαφήνιση και την απλούστευση των διαδικασιών έγκρισης των οχημάτων. Πρώτον, θα πρέπει να θεσπιστεί η γενική αρχή ότι μία έγκριση αρκεί για ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο της Κοινότητας. Δεύτερον, η διαδικασία έγκρισης οχημάτων που συμμορφώνονται στην ΤΠΔ θα έπρεπε να είναι απλούστερη και ταχύτερη από ό,τι στην περίπτωση οχημάτων που δεν συμμορφώνονται στην ΤΠΔ. Τρίτον θα έπρεπε να εφαρμόζεται στο μέτρο του δυνατού η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης. Όταν ένα όχημα έχει ήδη τεθεί σε λειτουργία σε κράτος μέλος, τα άλλα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να επικαλούνται εθνικούς κανόνες για την επιβολή περιττών απαιτήσεων και μη αναγκαίων επαληθεύσεων, εκτός αν είναι απαραίτητες για την επαλήθευση της τεχνικής συμβατότητας του οχήματος προς το σχετικό δίκτυο. Για τον σκοπό αυτόν, οι εθνικοί κανόνες πρέπει να ταξινομηθούν και να συγκριθούν με βάση κατάλογο κριτηρίων, προκειμένου να προσδιοριστεί, σε ποιο βαθμό εθνικοί κανόνες μπορούν να χαρακτηριστούν ισοδύναμοι όσον αφορά τις απαιτήσεις, την αποτελεσματικότητα και την ασφάλεια. Τέτατον, θα πρέπει να επιδιώκεται η τήρηση της αρχής της ασφάλειας δικαίου όσον αφορά~~

<sup>18</sup> EE L 218 της 13.8.2008, σ. 82.

~~το αποτέλεσμα της διαδικασίας. Για το σκοπό αυτό, αν δεν έχει ληφθεί απόφαση εθνικής αρχής ασφάλειας μέσα στις καθορισμένες προθεσμίες, θα πρέπει να επιτρέπεται στον αιτούντα να θέσει σε λειτουργία το όχημα. Η έγκριση αυτή θα πρέπει να είναι δυνατή μόνον αν το όχημα έχει ήδη εγκριθεί σε άλλο κράτος μέλος. Επιπλέον, μόνον σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή φορείς διαχείρισης υποδομής που διαθέτουν την απαιτούμενη πιστοποίηση σύμφωνα με την οδηγία 2004/49/ΕΚ θα μπορούν να χρησιμοποιούν το συγκεκριμένο όχημα και τούτο με δική τους αποκλειστικά ευθύνη.~~

↓ νέο

(42) Για να βοηθηθούν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όταν αποφασίζουν να θέσουν όχημα σε λειτουργία και για να αποφευχθεί η επανάληψη επαληθεύσεων και ο περιττός διοικητικός φόρτος, πρέπει να ταξινομηθούν επίσης και οι εθνικοί κανόνες, προκειμένου να αποκατασταθεί αντιστοιχία μεταξύ των εθνικών κανόνων των διάφορων κρατών μελών που καλύπτουν τα ίδια θέματα.

↓ 2008/57/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 43

~~Για οχήματα που πληρούν τις ΤΠΑ εφαρμόζονται διαδικασίες διαφορετικές από εκείνες για τα οχήματα που δεν πληρούν τις ΤΠΑ. Μπορεί να υπάρξουν περιπτώσεις στις οποίες η επιλογή της διαδικασίας να μην είναι απλή. Οχήματα που ανήκουν στην κατηγορία των οχημάτων που πληρούν τις ΤΠΑ θα πρέπει να θεωρούνται εκείνα για τα οποία έχουν τεθεί σε ισχύ όλες οι σχετικές ΤΠΑ, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον των ΤΠΑ για το τροχιαίο υλικό. Τούτο θα προϋπέθετε ότι έχει ήδη θεσπιστεί σημαντικός αριθμός ουσιαστών απαιτήσεων. Για παράδειγμα, έως ότου τεθούν σε ισχύ οι συμβατικές ΤΠΑ για τις αμαξοστοιχίες, οι τελευταίες θα υπάγονταν στην κατηγορία των οχημάτων που δεν πληρούν τις ΤΠΑ ακόμη κι αν πληρούσαν άλλες σχετικές ΤΠΑ όταν τέθηκαν σε λειτουργία.~~

↓ 2008/57/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 44

~~Εάν ορισμένες τεχνικές πτυχές που αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν ρητώς από μια ΤΠΑ, επισημαίνονται σε παράρτημα ως ανοικτά σημεία. Όταν όχημα που τηρεί τις ΤΠΑ έχει ήδη εγκριθεί σε κράτος μέλος, για τη χορήγηση πρόσθετης έγκρισης θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μόνον τα ανοικτά σημεία που αφορούν την τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του δικτύου.~~

↓ 2008/57/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 45

~~Ο κατάλογος των παραμέτρων που πρέπει να ελεγχθούν σε συνάρτηση με τη θέση σε λειτουργία οχημάτων που δεν πληρούν τις ΤΠΑ αποτελεί ουσιαστικό στοιχείο για την επίτευξη διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών συστημάτων, ιδιαίτερα όσον αφορά τα υπάρχοντα οχήματα. Στον κατάλογο αυτό λαμβάνεται υπόψη η πείρα από περιορισμένο αριθμό δικτύων. Συνεπώς, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων πρέπει να επανεξετάσει τις παραμέτρους του παραρτήματος VII και να απευθύνει στην Επιτροπή τις κατά την άποψή του κατάλληλες συστάσεις.~~



↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
46 (προσαρμοσμένο)

- (43) ~~Η διαδικασία ελέγχου "ΕΚ" θα πρέπει να βασίζεται στις ΤΠΔ. Οι εν λόγω ΤΠΔ υπόκεινται στις διατάξεις του άρθρου 18 της οδηγίας 93/38/ΕΟΚ. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί που αναλαμβάνουν τη διεκπεραίωση των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων, καθώς και της διαδικασίας ελέγχου των υποσυστημάτων ~~οφείλουν~~  πρέπει  , ιδίως όταν δεν υπάρχει ευρωπαϊκή προδιαγραφή, να συντονίζουν όσο το δυνατόν περισσότερο τις αποφάσεις τους.~~

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
47

~~Είναι σκόπιμο οι κοινοποιημένοι οργανισμοί να είναι διαρθρωμένοι έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στα κριτήρια που αναμένεται ότι θα ισχύουν για οργανισμούς αυτού του είδους σε όλους τους τομείς της νέας προσέγγισης σχετικά με την τεχνική εναρμόνιση και την επαλήθευση της πιστότητας και ιδίως στα κριτήρια ανεξαρτησίας και επάρκειας.~~

↓ νέο

- (44) Η διαφανής διαπίστευση όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/93<sup>19</sup>, η οποία εξασφαλίζει το αναγκαίο επίπεδο εμπιστοσύνης στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης, πρέπει να θεωρείται από τις εθνικές δημόσιες αρχές ανά την Ένωση ως ο προτιμητέος τρόπος απόδειξης της τεχνικής επάρκειας των κοινοποιημένων οργανισμών και κατ' επέκταση των οργανισμών που έχουν οριστεί να ελέγχουν τη συμμόρφωση με τους εθνικούς κανόνες. Ωστόσο, οι εθνικές αρχές δύναται να θεωρούν ότι διαθέτουν τα κατάλληλα μέσα για να διενεργούν οι ίδιες αυτήν την αξιολόγηση. Στις περιπτώσεις αυτές, για να εξασφαλίζεται το κατάλληλο επίπεδο αξιοπιστίας της αξιολόγησης από άλλες εθνικές αρχές, οι εθνικές αρχές πρέπει να προσκομίζουν στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη τις αναγκαίες τεκμηριωμένες αποδείξεις ότι οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης που έχουν αξιολογηθεί πληρούν τις σχετικές κανονιστικές απαιτήσεις.
- (45) Η παρούσα οδηγία πρέπει να περιοριστεί στην διατύπωση των απαιτήσεων διαλειτουργικότητας για τα στοιχεία και τα υποσυστήματα διαλειτουργικότητας. Για να διευκολυνθεί η αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τις εν λόγω απαιτήσεις είναι αναγκαίο να προβλεφθεί παραδοχή συμμόρφωσης για στοιχεία και υποσυστήματα διαλειτουργικότητας τα οποία είναι σύμφωνα με τα εναρμονισμένα πρότυπα που εγκρίνονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 με σκοπό τη διατύπωση λεπτομερών τεχνικών προδιαγραφών των εν λόγω απαιτήσεων.

<sup>19</sup> EE L 218 της 13.8.2008, σ. 30.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
48 (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

- (46) Οι ΤΠΔ  πρέπει να  αναθεωρούνται τακτικά. Όταν διαπιστώνονται ~~ανακαλύπτονται~~ σφάλματα  ελλείψεις  ⇒ στις ΤΠΔ, πρέπει να ζητείται από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «ο Οργανισμός») να συντάξει γνωμοδότηση, η οποία, υπό ορισμένες προϋποθέσεις είναι δυνατόν να δημοσιευτεί και να χρησιμοποιηθεί από όλους τους εμπλεκόμενους (συμπεριλαμβανομένου του κλάδου και των κοινοποιημένων οργανισμών) ως αποδεκτός τρόπος συμμόρφωσης εν αναμονή της αναθεώρησης των σχετικών ΤΠΔ.
- ~~↳ , θα πρέπει να προβλεφθεί ad hoc ταχεία διαδικασία ώστε κάθε προσωρινό διορθωτικό να συμφωνείται καταρχάς σε πλαίσιο επιτροπής και, στη συνέχεια, να δημοσιεύεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων. Η διαδικασία αυτή θα επιτρέπει την ταχύτερη χρήση του διορθωτικού από όλους τους ενδιαφερομένους, συμπεριλαμβανομένων της βιομηχανίας, των κοινοποιημένων οργανισμών και των αρχών, εν αναμονή της επίσημης αναθεώρησης της ΤΠΔ από την Επιτροπή. Για να αποφεύγεται η σύγχυση με τα επίσημα «διορθωτικά» της Επιτροπής, θα χρησιμοποιείται ο όρος «τεχνική γνώμη». Η διαδικασία αυτή είναι σύμφωνη με την εντολή που εξέδωσε η Επιτροπή με την απόφαση της 13ης Ιουλίου 2007 περί εντολής-πλαίσου προς τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων για την εκτέλεση ορισμένων δραστηριοτήτων δυνάμει των οδηγιών 96/48/EK και 2001/16/EK. Ωστόσο, αν οι ΤΠΔ χρειάζεται να τροποποιηθούν εξαιτίας σημαντικού ή κρίσιμου σφάλματος, θα πρέπει να εφαρμοστεί διαδικασία αναθεώρησης.~~

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
49

~~Ο ορισμός του εκμεταλλευομένου θα πρέπει να συμφωνεί στο μέγιστο δυνατό βαθμό με τον ορισμό που χρησιμοποιείται στη σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) του 1999. Κάτοχοι οχήματος μπορεί να είναι πολλές οντότητες, όπως ο ιδιοκτήτης, επιχείρηση που εκμεταλλεύεται εμπορικά στόλο οχημάτων, επιχείρηση που εκμισθώνει, με υπόσχεση πώλησως, οχήματα σε σιδηροδρομική επιχείρηση ή φορέας διαχείρισης υποδομής που χρησιμοποιεί οχήματα για τη συντήρηση της υποδομής του κ.λπ. Οι οντότητες αυτές έχουν τον έλεγχο του οχήματος προκειμένου αυτό να χρησιμοποιείται ως μέσο μεταφοράς από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους φορείς διαχείρισης υποδομής. Προς αποφυγή οιασδήποτε αμφιβολίας, ο κάτοχος θα πρέπει να προσδιορίζεται σαφώς στο εθνικό μητρώο οχημάτων.~~

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
50

~~Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή<sup>20</sup>.~~

<sup>20</sup> ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/EK (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
51

~~Ενδείνεται ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδίδει και να προσαρμόζει τις ΤΠΔ στα πρόσφατα δεδομένα. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβελείας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά συμπλήρωσής της με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.~~

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
52

~~Όταν, για λόγους κατεπείγουσας ανάγκης, δεν μπορούν να τηρηθούν οι συνήθεις προθεσμίες στο πλαίσιο της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο, η Επιτροπή πρέπει να έχει τη δυνατότητα να εφαρμόσει τη διαδικασία επείγοντος του άρθρου 5α παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ για την έκδοση μέτρων που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας διά συμπλήρωσής της με ΤΠΔ ή διά τροποποιήσεως των ΤΠΔ.~~

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
53 (προσαρμοσμένο)

(47) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος σε ~~κοινοτικό επίπεδο~~  όλη την Ένωση  , ~~δεν είναι αδύνατον~~ δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, ~~καθότι~~ διότι τα κράτη μέλη μεμονωμένα δεν είναι σε θέση να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να επιτευχθεί η εν λόγω διαλειτουργικότητα και μπορεί, επομένως, να επιτευχθεί καλύτερα σε ~~κοινοτικό~~  ενωσιακό  επίπεδο, η ~~Κοινότητα~~  Ένωση  μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης  για την Ευρωπαϊκή Ένωση  . Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα απαιτούμενα για την επίτευξη του στόχου αυτού.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
54

~~Σύμφωνα με την παράγραφο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας<sup>21</sup>, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να καταρτίζουν, προς ίδια χρήση και προς όφελος της Κοινότητας, τους δικούς τους πίνακες, οι οποίοι αποτυπώνουν, στο μέτρο του δυνατού, την αντιστοιχία της παρούσας οδηγίας προς τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και να τους δημοσιοποιούν.~~

↓ νέο

(48) Προκειμένου να τροποποιούνται μη ουσιώδη στοιχεία της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της

<sup>21</sup> ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σ. 1.

συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την προσαρμογή του παραρτήματος II στην τεχνική πρόοδο όσον αφορά τον διαχωρισμό του σιδηροδρομικού συστήματος σε υποσυστήματα και την περιγραφή των εν λόγω υποσυστημάτων, το περιεχόμενο των ΤΠΔ και των τροποποιήσεων τους, συμπεριλαμβανομένων των τροποποιήσεων που απαιτούνται για την αντιμετώπιση των ελλείψεων των ΤΠΔ. Έχει ιδιαίτερη σημασία να διεξαγάγει η Επιτροπή τις απαραίτητες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού έργου της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομώνων. Η Επιτροπή, κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, πρέπει να εξασφαλίσει ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

- (49) Προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι ελλείψεις που εντοπίζονται στις ΤΠΔ, η Επιτροπή πρέπει να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις τροποποίησης των εν λόγω ΤΠΔ εφαρμόζοντας τη διαδικασία του κατεπείγοντος.
- (50) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η εφαρμογή του άρθρου 6 παράγραφος 1 της παρούσας οδηγίας σχετικά με την εντολή προς τον Οργανισμό να συντάσσει ΤΠΔ και τις τροποποιήσεις τους και να υποβάλει τις σχετικές εισηγήσεις προς την Επιτροπή, πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες.
- (51) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ομοιόμορφοι όροι εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες σχετικά με τα εξής: το περιεχόμενο του φακέλου που συνοδεύει την αίτηση για τη μη εφαρμογή μιας ή περισσότερων ΤΠΔ ή μερών τους, τις λεπτομέρειες, το μορφότυπο και τον τρόπο διαβίβασης του εν λόγω φακέλου· το πεδίο εφαρμογής και το περιεχόμενο της δήλωσης ΕΚ συμμόρφωσης και καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας, το μορφότυπό της και τις λεπτομέρειες για τις πληροφορίες που περιλαμβάνει· την ταξινόμηση των κοινοποιημένων εθνικών κανόνων σε διάφορες ομάδες με στόχο να διευκολυνθούν οι έλεγχοι συγκρισιμότητας μεταξύ σταθερού και κινητού εξοπλισμού· τις διαδικασίες επαλήθευσης για τα υποσυστήματα, συμπεριλαμβανομένων των γενικών κανόνων, του περιεχομένου, της διαδικασίας και των εγγράφων που σχετίζονται με τη διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ» και τη διαδικασία επαλήθευσης σε περίπτωση εθνικών κανόνων· τα υποδείγματα για την δήλωση «ΕΚ» επαλήθευσης και τη δήλωση επαλήθευσης σε περίπτωση εθνικών κανόνων και τα υποδείγματα για έγγραφα του τεχνικού φακέλου που οφείλει να συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης· τις κοινές προδιαγραφές σχετικά με το περιεχόμενο, τον μορφότυπο των δεδομένων, τη λειτουργική και την τεχνική διάρθρωση, τον τρόπο λειτουργίας, τους κανόνες εισαγωγής δεδομένων και πρόσβασης σε αυτά για το μητρώο υποδομής. Οι εν λόγω αρμοδιότητες πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή<sup>22</sup>.
- (52) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση των κρατών μελών και της Επιτροπής σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα της 28ης Σεπτεμβρίου 2011, τα κράτη μέλη ανέλαβαν να συνοδεύουν, σε αιτιολογημένες περιπτώσεις, την κοινοποίηση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο με ένα ή περισσότερα έγγραφα στα οποία θα επεξηγείται η σχέση ανάμεσα στα συστατικά στοιχεία μιας οδηγίας και στα αντίστοιχα μέρη των νομικών πράξεων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο. Όσον αφορά

<sup>22</sup> EE L 55 της 28.2.2011, σ.13.

την παρούσα οδηγία, ο νομοθέτης θεωρεί ότι η διαβίβαση τέτοιων εγγράφων είναι αιτιολογημένη.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
55

- (53) Η υποχρέωση μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο πρέπει να περιοριστεί στις διατάξεις που συνιστούν ουσιαστικές τροποποιήσεις ~~ουσίας των προϋπάρχουσών οδηγιών~~ της προϋπάρχουσας οδηγίας. Η υποχρέωση μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των διατάξεων που δεν τροποποιούνται κατ' ουσία απορρέει από ~~τις προϋπάρχουσες οδηγίες~~ την προϋπάρχουσα οδηγία.

↓ νέο

- (54) Η παρούσα οδηγία δεν πρέπει να θίγει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των οδηγιών που παρατίθενται στο παράρτημα IV μέρος Β.

↓ 2008/57/EK αιτιολογική σκέψη  
56

~~Συνεπώς, το άρθρο 14 της οδηγίας 2004/49/EK και οι οδηγίες 96/48/EK και 2001/16/EK θα πρέπει να καταργηθούν.~~

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

### ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

#### Άρθρο 1

##### ~~Σκοπός~~ ☒ Αντικείμενο ☒ και πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία ~~έχει ως αντικείμενο τον καθορισμό~~ ☒ καθορίζει ☒ τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος ☒ της Ευρωπαϊκής Ένωσης ☒, κατά τρόπο συμβατό προς τις διατάξεις της οδηγίας [.../... για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων εντός της Ένωσης] 2004/49/EK. Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν τον σχεδιασμό ~~τη μελέτη~~, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία, την αναβάθμιση, την ανακαίνιση, την ~~επιχειρησιακή~~ λειτουργία και τη συντήρηση των στοιχείων του συστήματος αυτού, καθώς και τα επαγγελματικά προσόντα και τους όρους υγείας και ασφαλείας του προσωπικού που συμμετέχει στην ~~επιχειρησιακή~~ λειτουργία και τη συντήρηση του συστήματος.

☒ 2. Η παρούσα οδηγία αφορά τις διατάξεις σχετικά με τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, τις διεπαφές και τις διαδικασίες για κάθε υποσύστημα, καθώς και τις προϋποθέσεις γενικής συμβατότητας του σιδηροδρομικού συστήματος που απαιτούνται για την επίτευξη της διαλειτουργικότητάς του. ☒

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

~~2. Η επιδίωξη του στόχου αυτού πρέπει να οδηγήσει στον καθορισμό βέλτιστου επιπέδου τεχνικής εναρμόνισης και:~~

~~α) να διευκολύνει, να βελτιώσει και να αναπτύξει τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορικές υπηρεσίες στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και με τις τρίτες χώρες·~~

~~β) να συντελέσει στη σταδιακή υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς τεχνικού εξοπλισμού και υπηρεσιών κατασκευής, ανακαίνισης, αναβάθμισης και λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος εντός της Κοινότητας·~~

~~γ) να συντελέσει στη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος εντός της Κοινότητας·~~

~~3. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από τα μέτρα που θεσπίζουν για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας~~ ⇒ Από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας εξαιρούνται ⇐ :

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

α) τα μετρό, τραμ και ~~άλλα~~ τα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα·

β) τα δίκτυα τα λειτουργικώς αποκομμένα από τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά συστήματα και τα οποία προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών ~~υπηρεσιών~~ μεταφορών επιβατών, καθώς και οι ~~τις~~ σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με δραστηριότητες μόνο στα δίκτυα αυτά.

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας:

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

~~α)~~ την ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή και τα σιδηροδρομικά οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε αυτήν  όπου υφίστανται  , ~~που υπάρχουν~~ για να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τον κύριο της υποδομής για τις δικές του μεταφορές φορτίου·

~~β)~~ τις υποδομές και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση.

~~4. Το πεδίο εφαρμογής των ΤΠΑ επεκτείνεται σταδιακά σύμφωνα με το άρθρο 8, ώστε να καλύψει ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς και τις κύριες εγκαταστάσεις λιμένων που εξυπηρετούν, πραγματικά ή δυνητικά, περισσότερους από έναν χρήστες, με την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων του άρθρου 9 από την εφαρμογή των ΤΠΑ·~~

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας:

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

- (1) «~~διευρωπαϊκό~~ σιδηροδρομικό σύστημα ~~⇒ της Ένωσης ⇐~~»: τα ~~διευρωπαϊκά~~  στοιχεία ~~⇐~~ ~~σιδηροδρομικά συστήματα, συμβατικά ή υψηλών ταχυτήτων, όπως ορίζονται στο παράρτημα I, σημεία 1 και 2, αντιστοίχως~~.

↓ 2008/57/EK

- (2) «διαλειτουργικότητα»: η ικανότητα του σιδηροδρομικού συστήματος να επιτρέπει την ασφαλή και συνεχή κυκλοφορία αμαξοστοιχιών με την επίτευξη των απαιτούμενων επιδόσεων στις συγκεκριμένες γραμμές. ~~Η ικανότητα αυτή εξαρτάται από το σύνολο των κανονιστικών, τεχνικών και επιχειρησιακών προϋποθέσεων που πρέπει να τηρούνται προκειμένου να πληρούνται οι βασικές απαιτήσεις~~.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

- (3) «όχημα»: σιδηροδρομικό όχημα ικανό να ~~κινείται~~  κυκλοφορεί  με δικούς του τροχούς σε σιδηροδρομικές γραμμές, με ή χωρίς έλξη  υπό σταθερή ή μεταβλητή σύνθεση . Το όχημα αποτελείται από ένα ή περισσότερα δομικά και λειτουργικά υποσυστήματα ~~ή μέρη τέτοιων υποσυστημάτων~~.

↓ 2008/57/EK

- (4) «δίκτυο»: οι γραμμές, οι σταθμοί, τα τερματικά και κάθε είδους σταθερός εξοπλισμός που απαιτείται για τη διασφάλιση ~~της~~ ασφαλούς και συνεχούς λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

- (5) «υποσυστήματα»: το ~~αποτέλεσμα της υποδιαίρεσης~~  τα δομικά ή λειτουργικά μέρη  του σιδηροδρομικού συστήματος ~~κατά~~  όπως καθορίζονται  στο παράρτημα II. ~~Τα υποσυστήματα για τα οποία πρέπει να καθορίζονται βασικές απαιτήσεις είναι δομικής ή λειτουργικής φύσεως~~.

- (6) «στοιχεία διαλειτουργικότητας»: κάθε απλό συστατικό στοιχείο, ομάδα συστατικών στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος,  στα οποία συμπεριλαμβάνονται . ~~η έννοια του «στοιχείου» καλύπτει στοιχεία υλικά και άυλα, όπως το λογισμικό~~.

↓ 2008/57/EK

- (7) «βασικές απαιτήσεις»: το σύνολο των προϋποθέσεων που περιγράφονται στο παράρτημα III στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνονται το σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

- (8) «ευρωπαϊκή προδιαγραφή»: ~~μία~~ κοινή τεχνική προδιαγραφή, ~~μία~~ ευρωπαϊκή τεχνική έγκριση ☒ όπως ορίζεται στο παράρτημα XXI της οδηγίας 2004/17/EK ☒, ή ~~ένα εθνικό~~ ⇒ ευρωπαϊκό ⇐ πρότυπο ⇒ όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 ⇐ ~~που ισχύει κατ'εφαρμογήν ενός ευρωπαϊκού προτύπου όπως ορίζεται με το παράρτημα XXI της οδηγίας 2004/17/EK.~~

↓ 2008/57/EK

- (9) «τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας» (ΤΠΔ): προδιαγραφή που έχει εγκριθεί σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και ισχύει για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος:

~~«κοινοποιημένοι οργανισμοί»: οι οργανισμοί που είναι επιφορτισμένοι με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή με την αξιολόγηση της διεξαγωγής της διαδικασίας ελέγχου ΕΚ των υποσυστημάτων.~~

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

- (10) «θεμελιώδης παράμετρος»: κάθε κανονιστική, τεχνική ή ~~επιχειρησιακή~~ λειτουργική προϋπόθεση, ~~κρίσιμη~~ καίρια για τη διαλειτουργικότητα, που διευκρινίζεται στην αντίστοιχη ΤΠΔ.
- (11) «ειδική περίπτωση»: κάθε μέρος του σιδηροδρομικού συστήματος για το οποίο στις ΤΠΔ χρειάζονται ειδικές, προσωρινές ή οριστικές, διατάξεις εξαιτίας περιορισμών γεωγραφικών, τοπογραφικών, αστικού περιβάλλοντος ή συμβατότητας ~~συνοχής~~ με το υπάρχον σύστημα. Σε αυτό μπορεί να περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, οι σιδηροδρομικές γραμμές και τα δίκτυα που είναι αποκομμένα από το δίκτυο της υπόλοιπης ~~Κοινότητας~~ ☒ Ένωσης ☒, το περιτύπωμα, το εύρος τροχιάς ή ~~η απόσταση~~ το διάκενο μεταξύ των αξόνων των τροχιών, τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνο για τοπική, περιφερειακή ή ιστορική χρήση, και τα οχήματα τα προερχόμενα από τρίτες χώρες.
- (12) «αναβάθμιση»: ~~σοβαρές~~ εργασίες μετατροπής ενός υποσυστήματος ή τμήματός ~~ενός υποσυστήματος~~ ☒ του ☒ οι οποίες ⇒ έχουν ως αποτέλεσμα αλλαγή του τεχνικού φακέλου που συνοδεύει τη δήλωση ΕΕ επαλήθευσης και οι οποίες ⇐ βελτιώνουν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος.
- (13) «~~ανακαίνιση~~ ανανέωση»: ~~σοβαρές~~ εργασίες υποκατάστασης ενός υποσυστήματος ή τμήματός ☒ του ☒ ~~ενός υποσυστήματος~~ οι οποίες δεν τροποποιούν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος.
- (14) «υπάρχον σιδηροδρομικό σύστημα»: το σύνολο το οποίο απαρτίζεται από τη σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών και των μόνιμων εγκαταστάσεων, του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου, ☒ καθώς ☒ και από τα οχήματα κάθε κατηγορίας και προέλευσης που κυκλοφορούν στην υποδομή αυτή.



↓ 2008/57/EK

- (15) «αντικατάσταση στο πλαίσιο συντήρησης»: αντικατάσταση στοιχείων από άλλα με την ίδια λειτουργία και τις ίδιες επιδόσεις στο πλαίσιο προληπτικής ή ~~διορθωτικής επισκευαστικής~~ συντήρησης·

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

- (16) «θέση σε λειτουργία»: το σύνολο εργασιών με τις οποίες ένα υποσύστημα ή ένα όχημα τίθεται ~~στην επιχειρησιακή~~ σε κατάσταση λειτουργίας ~~την προβλεπόμενη από κατασκευής~~·

- (17) «αναθέτων φορέας»: κάθε ~~φορέας~~ δημόσια ή ιδιωτική  οντότητα  , που παραγγέλλει τον σχεδιασμό ή/και την κατασκευή ή την ~~ανακαίνιση~~ ανανέωση ή την αναβάθμιση υποσυστήματος. Αυτή η ~~φορέας~~ οντότητα μπορεί να είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ~~σιδηροδρόμων~~, διαχειριστής υποδομής ή κάτοχος, ή ο εργολάβος που είναι επιφορτισμένος με την εκτέλεση ~~του~~ έργου·

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

- (18) «κάτοχος»: το πρόσωπο ή η οντότητα που εκμεταλλεύεται όχημα ως μέσο μεταφοράς, είτε ως ιδιοκτήτης είτε ως νομέας οχήματος, και ~~που είναι καταχωρισμένο~~ έχει καταχωρισθεί με την ιδιότητα αυτή στο εθνικό μητρώο οχημάτων του άρθρου ~~4333~~·

- (19) «έργο σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης»: κάθε έργο του οποίου η φάση προγραμματισμού/κατασκευής βρίσκεται σε τέτοιο στάδιο που ~~θα ήταν απαράδεκτη~~ η τροποποίηση  των τεχνικών προδιαγραφών  θα έθετε σε κίνδυνο την βιωσιμότητα του έργου όπως έχει προγραμματιστεί ~~της συγγραφής υποχρεώσεων στο συγκεκριμένο κράτος μέλος. Το σχετικό κάλυμα μπορεί να είναι νομικό, συμβατικό, οικονομικό, χρηματοδοτικό, κοινωνικό ή περιβαλλοντικό, και πρέπει να αιτιολογείται δεόντως~~

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

- (20) «εναρμονισμένο πρότυπο»: ~~κάθε~~ ευρωπαϊκό πρότυπο  όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012  ~~το οποίο έχει εκδώσει κάποιος από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης που μνημονεύονται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών<sup>23</sup> στο πλαίσιο εντολής της Επιτροπής που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 6 παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας και το οποίο, μόνο ή σε συνδυασμό με άλλα πρότυπα αποτελεί λύση για την τήρηση νομοθετικής διάταξης~~

<sup>23</sup> ΕΕ L 204 της 21.7.1998, σ. 37. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 81)

- (21) «εθνική αρχή ~~για την~~ ασφάλειας»: αρχή για την ασφάλεια κατά την έννοια του άρθρου 3 ~~στοιχείο ζ)~~ της οδηγίας  .../... [για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων εντός της Ένωσης]  2004/49/ΕΚ·
- (22) «τύπος»: ο τύπος οχήματος που ορίζει τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδίασης του οχήματος τα οποία καλύπτονται από  πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού που περιγράφεται στη συναφή ενότητα επαλήθευσης  ~~ενιαίο πιστοποιητικό εξέτασης τύπου που περιγράφεται στην ενότητα Β της απόφασης 93/465/ΕΟΚ·~~

↓ 2008/57/ΕΚ

- (23) «σειρά»: σύνολο πανομοιότυπων οχημάτων ενός τύπου σχεδίασης·  
~~«Οργανισμός»: ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, που ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (κανονισμός για τον Οργανισμό)<sup>24</sup>·~~

↓ 2008/57/ΕΚ (προσαρμοσμένο)

- (24) «υπεύθυνη για τη συντήρηση οντότητα φορέας»: η υπεύθυνη για τη συντήρηση του οχήματος ~~φορέας οντότητα~~  όπως ορίζεται στο άρθρο 3 της οδηγίας .../... [οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων]  ~~που έχει καταχωριστεί με την ιδιότητα αυτή στο εθνικό μητρώο οχημάτων·~~

↓ νέο

- (25) «ελαφρός σιδηρόδρομος»: αστικό ή/και προαστιακό σιδηροδρομικό σύστημα το οποίο διαθέτει εν γένει χαμηλότερη μεταφορική ικανότητα και κινείται με ταχύτητα χαμηλότερη από τα κανονικά σιδηροδρομικά συστήματα και το μετρό, αλλά διαθέτει υψηλότερη μεταφορική ικανότητα και κινείται με ταχύτητα υψηλότερη από το τραμ. Τα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα είναι δυνατόν να έχουν δικό τους αποκλειστικό διάδρομο ή κοινό διάδρομο με την οδική κυκλοφορία και κατά κανόνα τα οχήματά τους δεν εναλλάσσονται με οχήματα της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας επιβατών ή εμπορευμάτων μεγάλων αποστάσεων·
- (26) «εθνικοί κανόνες»: το σύνολο των δεσμευτικών κανόνων που περιλαμβάνουν τις απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφάλειας ή τεχνικές απαιτήσεις, οι οποίες επιβάλλονται σε επίπεδο κράτους μέλους και ισχύουν για περισσότερες από μία σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ανεξαρτήτως του φορέα από τον οποίο εκδίδονται·
- (27) «προβλεπόμενη από κατασκευής κατάσταση λειτουργίας»: ο κανονικός τρόπος λειτουργίας και οι καθορισμένες εντός των ορίων αντίξοες συνθήκες (συμπεριλαμβανομένης της φθοράς) και οι προϋποθέσεις λειτουργίας που καθορίζονται στον τεχνικό φάκελο και στον φάκελο συντήρησης·
- (28) «αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης»: μη δεσμευτικές γνωμοδοτήσεις που εκδίδει ο Οργανισμός για να καθορίζει τρόπους απόδειξης της συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις·

<sup>24</sup> ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 1. Απορρώθηκε στην ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 3.

- (29) «διάθεση στην αγορά»: η πρώτη διάθεση στην αγορά της Ένωσης ενός συστατικού διαλειτουργικότητας, υποσυστήματος ή οχήματος που είναι έτοιμο να λειτουργήσει στην προβλεπόμενη από κατασκευής κατάσταση λειτουργίας·
- (30) «κατασκευαστής»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που κατασκευάζει στοιχείο διαλειτουργικότητας ή υποσύστημα ή αναθέτει σε άλλους το σχεδιασμό ή την κατασκευή του και το διοχετεύει στην αγορά υπό την επωνυμία του ή το εμπορικό του σήμα·
- (31) «εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, εγκατεστημένο στην Ένωση που έχει λάβει γραπτή εντολή από τον κατασκευαστή να ενεργεί εξ ονόματός του για την εκτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων·
- (32) «τεχνική προδιαγραφή» έγγραφο στο οποίο ορίζονται τα απαιτούμενα τεχνικά χαρακτηριστικά προϊόντος, διεργασίας ή υπηρεσίας·
- (33) «διαπίστευση»: όπως νοείται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008·
- (34) «εθνικός οργανισμός διαπίστευσης»: όπως αποδίδεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008·
- (35) «αξιολόγηση της συμμόρφωσης»: η διαδικασία με την οποία αποδεικνύεται κατά πόσον πληρούνται οι ειδικές απαιτήσεις που αφορούν προϊόν, διαδικασία, υπηρεσία, σύστημα, πρόσωπο ή φορέα·
- (36) «οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης»: φορέας που εκτελεί δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης, περιλαμβανομένης της βαθμονόμησης, των δοκιμών, της πιστοποίησης και της επιθεώρησης·
- (37) «άτομο με αναπηρία και πρόσωπο με μειωμένη κινητικότητα»: έννοια που περιλαμβάνει κάθε άτομο με μόνιμη ή προσωρινή σωματική, ψυχική, νοητική ή αισθητήρια μειονεξία η οποία, όταν συνδυάζεται με την αλληλεπίδραση με διάφορα εμπόδια, μπορεί να δυσχεράνει την πλήρη και ουσιαστική χρήση των μεταφορών σε ισότιμη βάση με άλλους επιβάτες, ή πρόσωπο του οποίου η κινητικότητα κατά την χρήση των μεταφορικών μέσων έχει μειωθεί λόγω ηλικίας·
- (38) «διαχειριστής υποδομής»: ο διαχειριστής υποδομής κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 3 της οδηγίας .../... [για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου ]·
- (39) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: η σιδηροδρομική επιχείρηση κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 3 της οδηγίας .../... [για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου ] και κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, δραστηριότητα της οποίας είναι η σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων ή/και επιβατών υπό τον όρο ότι η επιχείρηση εξασφαλίζει την έλξη· ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης και τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον την έλξη·

↓ 2008/57/EK

### ~~Άρθρο 3~~

#### **Γενική συμβατότητα**

~~1. Η παρούσα οδηγία αφορά τις διατάξεις που σχετικά με τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, τις διαπαφές και τις διαδικασίες για κάθε υποσύστημα, καθώς και τις προϋποθέσεις γενικής συνοχής του σιδηροδρομικού συστήματος που απαιτούνται για την επίτευξη της διαλειτουργικότητάς του.~~

~~2. Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας εφαρμόζονται με την επιφύλαξη άλλων σχετικών κοινοτικών διατάξεων. Ωστόσο, στην περίπτωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών, για την πλήρωση των βασικών απαιτήσεων της παρούσας οδηγίας ενδέχεται να απαιτείται η χρήση ειδικών ευρωπαϊκών προδιαγραφών που θα κατάρτιστούν προς το σκοπό αυτό.~~

#### Άρθρο ~~34~~

#### Βασικές απαιτήσεις

1. Το σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα, τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών, πληρούν τις σχετικές με αυτά βασικές απαιτήσεις.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

2. Οι ~~πρόσθετες~~ τεχνικές προδιαγραφές του άρθρου 34 της οδηγίας 2004/17/EK, ~~και~~ οι οποίες είναι αναγκαίες για τη συμπλήρωση των ευρωπαϊκών προδιαγραφών ή των άλλων προτύπων που χρησιμοποιούνται στην ~~Κοινότητα~~  Ένωση  , δεν ~~πρέπει να~~ αντιβαίνουν στις βασικές απαιτήσεις.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

### ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

#### Άρθρο ~~45~~

#### Περιεχόμενο των ~~ΤΠΔ~~ Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας

1. Κάθε υποσύστημα  που ορίζεται στο παράρτημα II  αποτελεί αντικείμενο μίας ΤΠΔ. Εφόσον απαιτείται, ένα υποσύστημα είναι δυνατόν να αποτελέσει αντικείμενο περισσότερων ΤΠΔ, ενώ μια ΤΠΔ είναι δυνατόν να καλύπτει περισσότερα του ενός υποσυστήματα. ~~Η~~ ~~απόφαση για την κατάρτιση ή την αναθεώρηση ΤΠΔ καθώς και η επιλογή του τεχνικού και γεωγραφικού της πεδίου εφαρμογής απαιτούν εντολή σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 παράγραφος 1.~~

↓ νέο

2. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 46 για την προσαρμογή του παραρτήματος II στην τεχνική πρόοδο όσον αφορά τον διαχωρισμό του σιδηροδρομικού συστήματος σε υποσυστήματα και την περιγραφή των εν λόγω υποσυστημάτων.

↓ 2008/57/EK

32. Τα υποσυστήματα είναι σύμφωνα προς τις ΤΠΔ που ισχύουν κατά τη στιγμή της θέσης σε λειτουργία, της ανακαίνισης ή της αναβάθμισής τους σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Η εν λόγω συμμόρφωση διατηρείται συνεχώς καθ' όλη τη χρήση κάθε υποσυστήματος.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

~~43. Στο βαθμό που απαιτείται για την επίτευξη του στόχου του άρθρου 1, Κάθε ΤΠΔ:~~

↓ 2008/57/EK

α) ~~καθορίζει~~ προσδιορίζει το σκοπούμενο πεδίο εφαρμογής (τμήμα ~~του~~ δικτύου ή οχήματα κατά το παράρτημα I, υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος κατά το παράρτημα II)·

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

β) ~~διευκρινίζει~~ προσδιορίζει τις βασικές απαιτήσεις του σχετικού υποσυστήματος και των διεπαφών του  σε σχέση  με άλλα υποσυστήματα·

γ) καθορίζει τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται από το υποσύστημα και τις διεπαφές του  σε σχέση  με άλλα υποσυστήματα. Εφόσον απαιτείται, οι εν λόγω προδιαγραφές μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τη χρήση του υποσυστήματος, ~~π.χ. ανάλογα με τις κατηγορίες γραμμών, κόμβων ή/και οχημάτων υλικού που προβλέπονται στο παράρτημα I·~~

↓ 2008/57/EK

δ) προσδιορίζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τις διεπαφές που πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο ευρωπαϊκών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, οι οποίες είναι αναγκαίες για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος·

ε) ~~σημειώνει~~ αναφέρει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για να αξιολογείται η ~~πιστότητα~~ συμμόρφωση ή η καταλληλότητα χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας αφενός, ή η επαλήθευση «ΕΚ» των υποσυστημάτων αφετέρου. Οι εν λόγω διαδικασίες βασίζονται στις ενότητες που ορίζονται στην απόφαση 2010/713/ΕΕ<sup>25</sup> ~~93/465/ΕΟΚ~~·

↓ 2008/57/EK

⇒ νέο

στ) περιγράφει τη στρατηγική εφαρμογής ~~της ΤΠΔ~~ των ΤΠΔ. Ειδικότερα, είναι αναγκαίο να διευκρινίζονται τα διανυτέα στάδια για την προοδευτική μετάβαση από την υπάρχουσα κατάσταση στην τελική κατάσταση γενικευμένης τήρησης ~~της ΤΠΔ~~ των ΤΠΔ ⇒ συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού των προθεσμιών κατά περίπτωση ⇐·

ζ) περιγράφει, για το οικείο προσωπικό, τις προϋποθέσεις από άποψη επαγγελματικών προσόντων και υγείας και ασφάλειας κατά την εργασία που απαιτούνται για την ~~επιχειρησιακή~~ λειτουργία και τη συντήρηση του υπόψη υποσυστήματος, καθώς και για την εφαρμογή ~~της ΤΠΔ~~ των ΤΠΔ.

<sup>25</sup> EE L 319 της 4.12.2010, σ. 1.

↓ νέο

η) καθορίζει τις διατάξεις που ισχύουν για υφιστάμενα υποσυστήματα και τύπους οχημάτων, συγκεκριμένα σε περίπτωση αναβάθμισης και ανακαίνισης, με και χωρίς νέα έγκριση ή απόφαση θέσης σε λειτουργία.

θ) καθορίζει τις παραμέτρους που πρέπει να ελέγχει η σιδηροδρομική επιχείρηση και τις διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται για τον έλεγχο των εν λόγω παραμέτρων, για να εξασφαλίζεται συμβατότητα μεταξύ των οχημάτων και των διαδρομών στις οποίες προβλέπεται να χρησιμοποιηθούν μετά την έκδοση της έγκρισης διάθεσης του οχήματος στην αγορά και πριν ληφθεί απόφαση θέσης σε λειτουργία.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

54. Κάθε ΤΠΔ καταρτίζεται αφού εξετασθεί το υπάρχον υποσύστημα και υποδεικνύει ένα στοχευμένο υποσύστημα που μπορεί να προκύψει προοδευτικά και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Κατά τον τρόπο αυτό η βαθμιαία θέσπιση των ΤΠΔ και η τήρησή τους  διευκολύνουν την σταδιακή επίτευξη της  παρέχουν τη δυνατότητα να επιτευχθεί προοδευτικά ή διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος  εντός του χρονοδιαγράμματος .

65. Οι ΤΠΔ διαφυλάσσουν προσηκόντως τη συνολή συμβατότητα του υπάρχοντος σιδηροδρομικού συστήματος κάθε κράτους μέλους. Για το σκοπό αυτό μπορούν να προβλέπονται για κάθε ΤΠΔ ειδικές περιπτώσεις, τόσο σε θέματα δικτύου όσο και σε θέματα οχημάτων,  και συγκεκριμένα για  ιδιαίτερη προσοχή δίδεται στο περιτύπωμα, στο εύρος τροχιάς ή στην απόσταση το διάκενο μεταξύ των αξόνων των τροχίων, καθώς και των οχημάτων που προέρχονται από τρίτες χώρες ή με προορισμό τρίτες χώρες. Για κάθε ειδική περίπτωση οι ΤΠΔ καθορίζουν τις λεπτομέρειες εφαρμογής των στοιχείων των ΤΠΔ κατά την παράγραφο 43 στοιχεία γ) έως ζ).

↓ 2008/57/EK

76. Εάν ορισμένες τεχνικές παράμετροι οι οποίες αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν ρητώς από ΤΠΔ, τότε αυτές προσδιορίζονται σαφώς σε παράρτημα της ΤΠΔ ως ανοικτά σημεία. ~~Για τα ζητήματα αυτά εφαρμόζεται το άρθρο 17 παράγραφος 3.~~

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

87. Οι ΤΠΔ δεν παρεμποδίζουν τις αποκλείουν αποφάσεις των κρατών μελών σχετικά με τη χρήση των υποδομών για την κυκλοφορία οχημάτων μη διεπομένων από τις ΤΠΔ.

98. Στις ΤΠΔ είναι δυνατόν να γίνεται ρητή, σαφώς προσδιορισμένη παραπομπή σε ευρωπαϊκά ή διεθνή πρότυπα ή προδιαγραφές ή τεχνικά έγγραφα δημοσιευόμενα από τον Οργανισμό, όταν αυτό είναι απολύτως αναγκαίο για την υλοποίηση του στόχου της παρούσας οδηγίας. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω πρότυπα ή προδιαγραφές (ή τα σχετικά αποσπάσματά τους) ή τεχνικά έγγραφα θεωρούνται παραρτήματα της ~~οικείας~~ σχετικής ΤΠΔ και η εφαρμογή τους καθίσταται υποχρεωτική από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ η ΤΠΔ. Εάν δεν υπάρχουν τέτοια πρότυπα ή προδιαγραφές ή τεχνικά έγγραφα και εν αναμονή της

κατάρτισής τους, είναι δυνατόν να γίνεται παραπομπή σε άλλα σαφώς καθορισμένα κανονιστικά έγγραφα. ~~Στην περίπτωση αυτή, τα έγγραφα οποία είναι ευκόλως προσιτά και κοινής χρήσεως.~~

Άρθρο 56

Εκπόνηση, έγκριση και αναθεώρηση  ~~Θεσπίση, αναθεώρηση και δημοσίευση~~ των ΤΠΔ

↓ 2008/57/EK

~~1. Τα σχέδια ΤΠΔ και τα επακόλουθα σχέδια τροποποιήσεών τους συντάσσονται από τον "Οργανισμό" κατόπιν εντολής της Επιτροπής σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας. Συντάσσονται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 3 και 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 και σε συνεργασία με τις ομάδες εργασίας στις οποίες αναφέρονται τα εν λόγω άρθρα.~~

~~Τα μέτρα που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιαστών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, διά συμπληρώσεώς της με ΤΠΔ ή με τροποποιήσεις τους, θεσπίζονται με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 4.~~

~~Σε καταστάσεις κατεπείγουσας ανάγκης, η Επιτροπή μπορεί να εφαρμόζει τη διαδικασία επείγοντος που προβλέπεται στο άρθρο 29 παράγραφος 5.~~

~~2. Ο Οργανισμός επιφορτίζεται με την προετοιμασία της αναθεώρησης και της προσαρμογής των ΤΠΔ στα πρόσφατα δεδομένα και την υποβολή κάθε πρόσφορης σύστασης στην Επιτροπή ούτως ώστε να λαμβάνονται υπόψη η εξέλιξη της τεχνολογίας ή κοινωνικές επιταγές. Η Επιτροπή ενημερώνει την επιτροπή του άρθρου 29 σχετικά με τις εν λόγω συστάσεις.~~

↓ νέο

1. Η Επιτροπή δίνει εντολή στον Οργανισμό να συντάξει ΤΠΔ και τις τροποποιήσεις τους και να υποβάλει τις κατάλληλες συστάσεις στην Επιτροπή.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

~~32.~~ Κάθε σχέδιο ΤΠΔ εκπονείται ~~καταρτίζεται~~ σε δύο φάσεις  στα ακόλουθα στάδια .

α) ~~Αρχικά~~ ο Οργανισμός προσδιορίζει τις θεμελιώδεις παραμέτρους για τη συγκεκριμένη ΤΠΔ, καθώς και τις διεπαφές με τα άλλα υποσυστήματα και όποιες άλλες ειδικές περιπτώσεις είναι αναγκαίο. Για καθεμία από αυτές τις παραμέτρους και διεπαφές ~~παρουσιάζονται~~ εκτίθενται οι προσφορότερες εναλλακτικές λύσεις συνοδευόμενες από τεχνική και οικονομική αιτιολόγηση.

β) ~~Στη συνέχεια~~ ο Οργανισμός καταρτίζει το σχέδιο ΤΠΔ με ~~αφετηρία~~ βάση αυτές τις θεμελιώδεις παραμέτρους. Ενδεχομένως, ο Οργανισμός λαμβάνει υπόψη ~~του~~ την τεχνική πρόοδο, ήδη επιτελεσθείσες εργασίες τυποποίησης, ήδη ~~συγκροτημένες~~ συσταθείσες ομάδες εργασίας και αναγνωρισμένες ερευνητικές εργασίες. Στο σχέδιο της ΤΠΔ επισυνάπτεται συνολική εκτίμηση του αναμενόμενου κόστους και οφέλους από την εφαρμογή των ΤΠΔ. Στην εκτίμηση αναφέρονται ~~ο αναμενόμενος αντίκτυπος~~ οι πιθανές επιπτώσεις για όλους τους ενδιαφερόμενους οικονομικούς φορείς και παράγοντες.

↓ 2008/57/EK

⇒ νέο

~~4. Κατά την κατάρτιση, την έκδοση και την αναθεώρηση κάθε ΤΠΔ (συμπεριλαμβανομένων των θεμελιωδών παραμέτρων) λαμβάνονται υπόψη το αναμενόμενο κόστος και όφελος όλων των εξεταζόμενων τεχνικών λύσεων καθώς και οι μεταξύ τους διαπαφές, προκειμένου να καθορισθούν και να υλοποιηθούν οι προσφορότερες λύσεις. Τα κράτη μέλη συμμετέχουν στην εκτίμηση αυτή παρέχοντας τα αναγκαία δεδομένα.~~

3. Ο Οργανισμός, για να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις στην τεχνολογία ή κοινωνικές απαιτήσεις, εκπονεί τις ΤΠΔ και τις τροποποιήσεις τους βάσει της κατά την παράγραφο 1 εντολής, σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 15 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../... [κανονισμός για τον Οργανισμό] και τηρώντας τις αρχές της ευρύτητας, της συναίνεσης και της διαφάνειας, όπως ορίζει το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012.

~~45. Η επιτροπή του άρθρου 29~~ ⇒ Τα κράτη μέλη ⇐ τηρούνται τακτικά ενήμερα για τις εργασίες κατάρτισης των ΤΠΔ. Κατά τη διάρκεια των εργασιών αυτών η Επιτροπή μπορεί, εφόσον το ζητήσει η επιτροπή, να διατυπώνει οποιαδήποτε εντολή ή οποιαδήποτε ενδεδειγμένη σύσταση σχετικά με το σχεδιασμό των ΤΠΔ, καθώς και για την εκτίμηση κόστους και οφέλους. Ειδικότερα, η Επιτροπή μπορεί, κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους, να ζητήσει να εξετασθούν εναλλακτικές λύσεις και να συμπεριληφθεί στη συνημμένη έκθεση ~~την επισυναπτόμενη~~ στο σχέδιο ΤΠΔ η εκτίμηση κόστους και οφέλους των εν λόγω εναλλακτικών λύσεων.

~~56. Κατά την έκδοση κάθε ΤΠΔ η ημερομηνία έναρξης ισχύος της καθορίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 4. Όταν, για λόγους τεχνικής συμβατότητας, πρέπει να τεθούν ταυτόχρονα σε χρήση διάφορα υποσυστήματα, οι ημερομηνίες έναρξης ισχύος των αντίστοιχων ΤΠΔ πρέπει να συμπίπτουν.~~

~~67. Κατά την κατάρτιση, την έκδοση και την αναθεώρηση των ΤΠΔ λαμβάνεται υπόψη η γνώμη των χρηστών όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που έχουν άμεση επίπτωση στις συνθήκες χρήσης των υποσυστημάτων από τους εν λόγω χρήστες. Προς τον σκοπό αυτό, κατά τις εργασίες κατάρτισης και αναθεώρησης των ΤΠΔ ο Οργανισμός διαβουλεύεται με τις ενώσεις και τους οργανισμούς εκπροσώπησης των χρηστών που αντιπροσωπεύουν τους χρήστες. Στο σχέδιο ΤΠΔ ο Οργανισμός επισυνάπτει έκθεση περί των αποτελεσμάτων των διαβουλεύσεων αυτών.~~

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

~~78.~~ ⇒ Σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../... [κανονισμός για τον Οργανισμό] ο Οργανισμός κατάρτιζει και επικαιροποιεί τακτικά ⇐ κατάλογο των ενώσεων και οργανισμών  χρηστών  των οποίων πρέπει να ζητείται η γνώμη ~~καταρτίζεται από την Επιτροπή, μετά από γνωμοδότηση της επιτροπής κατά τη συμβουλευτική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29, παράγραφος 2, και~~ . Ο εν λόγω κατάλογος  μπορεί είναι δυνατόν να επανεξετάζεται και να προσαρμόζεται στα πρόσφατα δεδομένα επικαιροποιείται κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους ή με πρωτοβουλία της Επιτροπής.



8. Κατά την κατάρτιση, τη θέσπιση και την αναθεώρηση των ΤΠΔ, λαμβάνεται υπόψη η γνώμη των κοινωνικών εταίρων όσον αφορά τους όρους που αναφέρονται τις προϋποθέσεις για τις οποίες γίνεται λόγος στο άρθρο 54 παράγραφος 4 στοιχείο ζ). ⇒ Προς το σκοπό αυτό, ο Οργανισμός συμβουλευεται τους κοινωνικούς εταίρους πριν υποβάλει στην Επιτροπή συστάσεις για ΤΠΔ και τις τροποποιήσεις τους. ⇐ ~~Προς το σκοπό αυτό, η γνώμη των κοινωνικών εταίρων ζητείται πριν την υποβολή του σχεδίου ΤΠΔ στην επιτροπή του άρθρου 29 για την έκδοση και την αναθεώρησή του.~~ Η γνώμη των κοινωνικών εταίρων ζητείται στο πλαίσιο της επιτροπής κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί δυνάμει της απόφασης αριθ. 98/500/EK της Επιτροπής, της 20ής Μαΐου, 1998 για σύσταση επιτροπών κλαδικού διαλόγου για την προώθηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο<sup>26</sup>. Οι κοινωνικοί εταίροι διατυπώνουν τη γνώμη τους εντός τριών μηνών.

9. ~~Αν~~ Όταν η αναθεώρηση ΤΠΔ ~~οδηγεί~~ οδηγεί σε τροποποίηση των απαιτήσεων, η νέα ~~εκδοχή~~ έκδοση των ΤΠΔ πρέπει να εξασφαλίζει συμβατότητα με υποσυστήματα που έχουν ήδη τεθεί σε ~~χρήση~~ λειτουργία σύμφωνα με προηγούμενες εκδοχές των ΤΠΔ.

10. Ανατίθεται στην Επιτροπή να εκδώσει κατ'εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 46 για ΤΠΔ και τις τροποποιήσεις τους.

Όταν το απαιτούν επιτακτικοί λόγοι, εξαιτίας αστοχιών σε ΤΠΔ σύμφωνα με το άρθρο 6, εφαρμόζεται η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 47 για την έκδοση κατ'εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

~~Εφόσον απαιτείται νέα έγκριση ή ανακαίνιση ή αναβάθμιση των συγκεκριμένων υποσυστημάτων για πλήρως τεκμηριωμένους λόγους ασφάλειας ή διαλειτουργικότητας, οι σχετικές προθεσμίες πρέπει να καθορίζονται είτε με τις ΤΠΔ είτε, αν είναι σκόπιμο, από τα κράτη μέλη.~~

~~10. Οι ΤΠΔ δημοσιεύονται από την Επιτροπή στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.~~

## Άρθρο 67

### Ελλείψεις των ΤΠΔ

~~1. Αν, μετά από έγκριση ΤΠΔ κριθεί ότι αυτές δεν ικανοποιούν πλήρως τις βασικές απαιτήσεις, η επιτροπή του άρθρου 29 μπορεί να κληθεί σε διαβούλευση κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους ή με πρωτοβουλία της Επιτροπής.~~

~~Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει τεχνική γνώμη από τον Οργανισμό. Η Επιτροπή αναλύει την τεχνική γνώμη, με τη συμμετοχή της επιτροπής.~~

~~2. Αν οι ΤΠΔ χρειάζεται να τροποποιηθούν εξαιτίας μικρού σφάλματος και τούτο δεν δικαιολογεί την άμεση αναθεώρηση των ΤΠΔ, η Επιτροπή μπορεί να υποδείξει τη χρήση της τεχνικής γνώμης έως ότου πραγματοποιηθεί η αναθεώρηση των ΤΠΔ σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1. Στην περίπτωση αυτή, ο Οργανισμός δημοσιεύει την τεχνική γνώμη.~~

~~3. Αν οι ΤΠΔ χρειάζεται να τροποποιηθούν εξαιτίας σημαντικού ή κρίσιμου σφάλματος, εφαρμόζεται αμέσως η διαδικασία αναθεώρησης του άρθρου 6 παράγραφος 1.~~

<sup>26</sup> EE L 225 της 12.8.1998, σ. 27. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1792/2006 (EE L 362 της 20.12.2006, σ. 1).

↓ νέο

1. Εάν μετά την έκδοση μιας ΤΠΔ, διαπιστωθεί ότι είναι ελλιπής, η εν λόγω ΤΠΔ τροποποιείται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3.

2. Αναμένοντας την αναθεώρηση της ΤΠΔ, η Επιτροπή δύναται να ζητήσει γνωμοδότηση του Οργανισμού. Η Επιτροπή αναλύει την γνωμοδότηση του Οργανισμού και ενημερώνει τα κράτη μέλη για τα συμπεράσματά της.

3. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, οι γνωμοδοτήσεις του Οργανισμού που αναφέρονται στην παράγραφο 2 αποτελούν αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης για κάλυψη των βασικών απαιτήσεων και μπορούν συνεπώς να χρησιμοποιηθούν για την αξιολόγηση έργων.

↓ 2008/57/EK

### ~~Άρθρο 8~~

#### ~~Επέκταση του πεδίου εφαρμογής των ΤΠΔ~~

~~1. Η Επιτροπή εκδίδει, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29, παράγραφος 3, μία ή περισσότερες εντολές για την κατάρτιση νέων ΤΠΔ ή/και την αναθεώρηση των ΤΠΔ που έχουν ήδη εκδοθεί, προκειμένου να καλυφθούν οι γραμμές και τα οχήματα που δεν καλύπτονται ακόμη.~~

~~2. Η πρώτη αυτή εντολή μνημονεύει την πρώτη δέσμη νέων ΤΠΔ ή/και τροποποιήσεων ΤΠΔ που είναι σκόπιμο να εκδοθούν το αργότερο μέχρι τον Ιανουάριο του 2012, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 5 παράγραφος 5, σχετικά με τη δυνατότητα πρόβλεψης ειδικών περιπτώσεων, και του άρθρου 9 για την πρόβλεψη παρεκκλίσεων υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Η πρώτη αυτή εντολή βασίζεται σε σύσταση του Οργανισμού για τον προσδιορισμό των προς κατάρτιση νέων ΤΠΔ ή/και των προς τροποποίηση υφιστάμενων ΤΠΔ, λαμβανόμενων υπόψη της αναμενόμενης οικονομικής απόδοσης κάθε προτεινομένου μέτρου και της αρχής της αναλογικότητας των μέτρων που λαμβάνονται σε κοινοτικό επίπεδο. Προς το σκοπό αυτό είναι σκόπιμο να δοθεί η δέουσα προσοχή στο παράρτημα Ι σημείο 4, και στην απαιτούμενη ισορροπία μεταξύ, αφενός, των στόχων για απρόσκοπτη κίνηση των σιδηροδρόμων και τεχνική εναρμόνιση και, αφετέρου, του προβλεπόμενου διευρωπαϊκού, εθνικού, περιφερειακού ή τοπικού επιπέδου κυκλοφορίας.~~

~~3. Μέχρις ότου επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ ώστε να καλύπτουν το σύνολο του σιδηροδρομικού συστήματος:~~

~~α) εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία:~~

~~οχημάτων και εποχούμενων υποσυστημάτων ελέγχου χειρισμού και σηματοδότησης που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν εν μέρει τουλάχιστον στα μέρη του δικτύου που δεν εμπίπτουν ακόμη στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ, όσον αφορά το συγκεκριμένο μέρος του δικτύου,~~

~~υποσυστημάτων υποδομής, ενέργειας και παρατρόχιου ελέγχου χειρισμού και σηματοδότησης στα μέρη του δικτύου που δεν εμπίπτουν ακόμη στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ,~~

~~χορηγούνται σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 8 της οδηγίας 2004/49/EK· ή, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το άρθρο 16, παράγραφος 3, της παρούσας οδηγίας.~~

~~β) εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία οχημάτων που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν ενίοτε στο μέρος του δικτύου που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ, για αυτό το μέρος του συστήματος, εκδίδεται σύμφωνα με τα άρθρα 21 έως 27 της παρούσας οδηγίας και τους εθνικούς κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 8 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, ή, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας.~~

~~4. Τα κράτη μέλη δεν υποχρεούνται να εφαρμόζουν τις νέες ή αναθεωρημένες ΤΠΔ που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στην περίπτωση έργων που βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο υλοποίησης ή που υπόκεινται σε σύμβαση υπό εκτέλεση κατά το χρόνο δημοσίευσης της σχετικής δέσμης ΤΠΔ.~~

↓ 2008/57/ΕΚ (προσαρμοσμένο)

Άρθρο ~~79~~

~~Παραρτήσεις~~ ☒ Μη εφαρμογή των ΤΠΔ ☒

↓ νέο

1. Επιτρέπεται στα κράτη μέλη να μην εφαρμόζουν μια ή περισσότερες ΤΠΔ ή μέρη αυτών στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) για προτεινόμενο νέο υποσύστημα ή μέρος αυτού για την ανακαίνιση ή την αναβάθμιση υφισταμένου υποσυστήματος ή μέρος αυτού ή για κάθε στοιχείο κατά το άρθρο 1 παράγραφος 1, το οποίο βρίσκεται σε προηγμένο στάδιο εξέλιξης ή αποτελεί αντικείμενο εκτελούμενης σύμβασης κατά την ημερομηνία εφαρμογής των εν λόγω ΤΠΔ·

β) όταν, μετά από ατύχημα ή φυσική καταστροφή, οι προϋποθέσεις ταχείας αποκατάστασης του δικτύου δεν επιτρέπουν τεχνικώς ή οικονομικώς τη μερική ή ολική εφαρμογή των αντίστοιχων ΤΠΔ· στην περίπτωση αυτή, η μη εφαρμογή των ΤΠΔ είναι περιορισμένης χρονικής διάρκειας·

γ) για οιαδήποτε προτεινόμενη ανανέωση, επέκταση ή αναβάθμιση υφιστάμενου υποσυστήματος ή μέρους αυτού, εφόσον η εφαρμογή των εν λόγω ΤΠΔ θα υποθήκευε την οικονομική βιωσιμότητα του έργου.

2. Στην περίπτωση της παραγράφου 1 στοιχείο α), εντός ενός έτους από την έναρξη ισχύος κάθε ΤΠΔ, κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή κατάλογο έργων που υλοποιούνται στην επικράτειά του τα οποία ευρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης.

3. Σε όλες τις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή το αίτημα μη εφαρμογής της ΤΠΔ, προσδιορίζοντας επίσης τις εναλλακτικές διατάξεις που σκοπεύει να εφαρμόσει το κράτος μέλος αντί των ΤΠΔ. Η Επιτροπή μέσω εκτελεστικών πράξεων καθορίζει το περιεχόμενο του φακέλου που συνοδεύει το αίτημα για τη μη εφαρμογή μιας ή περισσότερων ΤΠΔ ή μερών τους, τις λεπτομέρειες, το μορφότυπο και τις λεπτομέρειες διαβίβασης του εν λόγω φακέλου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 48 παράγραφος 3. Η Επιτροπή ελέγχει τον φάκελο, αναλύει τις εναλλακτικές διατάξεις που σκοπεύει να εφαρμόσει το κράτος μέλος αντί των ΤΠΔ, αποφασίζει αν θα δεχτεί ή όχι το αίτημα μη εφαρμογής της ΤΠΔ και ενημερώνει το κράτος μέλος για την απόφασή της.

4. Εν αναμονή της απόφασης της Επιτροπής το κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόσει χωρίς καθυστέρηση τις εναλλακτικές διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

5. Η Επιτροπή αποφασίζει εντός τετραμήνου από την υποβολή του αιτήματος συνοδευόμενου από τον πλήρη φάκελο. Ελλείψει τέτοιας απόφασης, θεωρείται ότι το αίτημα έχει εγκριθεί.

↓ 2008/57/EK

~~1. Όταν δεν υπάρχουν σχετικές ειδικές περιπτώσεις, τα κράτη μέλη δεν υποχρεούνται να εφαρμόζουν μία ή περισσότερες ΤΠΔ σύμφωνα με το παρόν άρθρο στις ακόλουθες περιπτώσεις:~~

~~α) για έργο νέου υποσυστήματος, ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος ή για κάθε στοιχείο κατά το άρθρο 1 παράγραφος 1, που βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης ή αποτελεί αντικείμενο υπό εκτέλεση σύμβασης κατά τη δημοσίευση των εν λόγω ΤΠΔ:~~

~~β) για έργο ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος, όταν το περιτύπωμα, το εύρος τροχιάς ή η απόσταση μεταξύ των αξόνων των τροχιών, ή η τάση της ηλεκτρικής τροφοδότησης που προβλέπονται στις εν λόγω ΤΠΔ είναι ασύμβατα με εκείνα του υφισταμένου υποσυστήματος:~~

~~γ) για έργο νέου υποσυστήματος ή για έργο ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος εκτελούμενο στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους, όταν το σιδηροδρομικό του δίκτυο είναι περικλειστο ή αποκομμένο λόγω ιδιαίτερων γεωγραφικών συνθηκών από το σιδηροδρομικό δίκτυο της υπόλοιπης Κοινότητας:~~

~~δ) για κάθε έργο ανακαίνισης, επέκτασης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος, όταν η εφαρμογή των εν λόγω ΤΠΔ διακυβεύει την οικονομική βιωσιμότητα του έργου ή/και τη συνοχή του σιδηροδρομικού συστήματος του κράτους μέλους:~~

~~ε) όταν, μετά από ατύχημα ή φυσική καταστροφή, οι προϋποθέσεις ταχείας αποκατάστασης του δικτύου δεν επιτρέπουν τεχνικώς ή οικονομικώς τη μερική ή ολική εφαρμογή των αντίστοιχων ΤΠΔ:~~

~~στ) για οχήματα προερχόμενα από τρίτη χώρα ή με προορισμό τρίτη χώρα όπου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Κοινότητας.~~

~~2. Σε κάθε περίπτωση, το οικείο κράτος μέλος διαβιβάζει στην Επιτροπή φάκελο με τον οποίο κατατίθενται τα στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΧ. Η Επιτροπή αναλύει τα μέτρα τα προβλεπόμενα από το κράτος μέλος και ενημερώνει την επιτροπή του άρθρου 29.~~

~~3. Στην περίπτωση της παραγράφου 1 στοιχείο α), εντός ενός έτους από την έναρξη ισχύος κάθε ΤΠΔ, κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή κατάλογο έργων στην επικράτειά του τα οποία ευρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης.~~

~~4. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1 στοιχεία α), γ) και ε), η Επιτροπή ελέγχει τη συμβατότητα του φακέλου και ενημερώνει το κράτος μέλος σχετικά με τα αποτελέσματα της ανάλυσής της. Εφόσον απαιτείται, καταρτίζεται σύσταση σχετικά με τις προδιαγραφές που πρέπει να εφαρμοσθούν. Το κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόζει αμελλητί τις εναλλακτικές διατάξεις που προβλέπει το παράρτημα ΙΧ.~~

~~5. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1 στοιχεία β), δ) και στ), η Επιτροπή αποφασίζει, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3, αν η αίτηση παρέκκλισης γίνεται δεκτή. Πάντως, στην περίπτωση β), η απόφαση της~~

~~Επιτροπής δεν αφορά το περιτύπωμα και το εύρος τροχιάς. Η Επιτροπή αποφασίζει εντός εξαμήνου από την υποβολή της αίτησης συνοδευόμενης από τον πλήρη φάκελο. Ελλείψει τέτοιας απόφασης, κρίνεται ότι το αίτημα έχει εγκριθεί. Εν αναμονή της απόφασης της Επιτροπής στην περίπτωση της παραγράφου 1 στοιχείο στ), τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τις εναλλακτικές διατάξεις που προβλέπει το παράρτημα IX.~~

↓ 2008/57/EK

6. Όλα τα κράτη μέλη ενημερώνονται για τα αποτελέσματα των αναλύσεων αυτών και για το αποτέλεσμα της διαδικασίας που προβλέπει ~~η~~ ~~οι~~ παράγραφος ~~3~~ ~~4~~ ~~και~~ ~~5~~.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

### ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

*Άρθρο ~~8~~*

#### Διάθεση στοιχείων διαλειτουργικότητας στην αγορά

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε τα στοιχεία διαλειτουργικότητας:
  - α) να διατίθενται στην αγορά μόνον εφόσον επιτρέπουν την επίτευξη της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος, τηρουμένων των βασικών απαιτήσεων·
  - β) να χρησιμοποιούνται στον τομέα χρήσης τους σύμφωνα με τον προορισμό τους και να εγκαθίστανται και να συντηρούνται δεόντως.

Οι διατάξεις αυτές δεν αποτελούν κώλυμα για τη θέση στην αγορά αυτών των στοιχείων για άλλες εφαρμογές.

2. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν, στο έδαφός τους και επικαλούμενα την παρούσα οδηγία, να απαγορεύουν, να περιορίζουν ή να εμποδίζουν την τοποθέτηση στην αγορά στοιχείων διαλειτουργικότητας προοριζομένων να χρησιμοποιηθούν στο σιδηροδρομικό σύστημα, εφόσον αυτά πληρούν τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας. Ειδικότερα, δεν μπορούν να απαιτούν τη διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη δήλωση «ΕΚ» πιστότητας συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης, ~~της οποίας τα στοιχεία παρατίθενται στο παράρτημα IV.~~

↓ νέο

Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, το πεδίο εφαρμογής και το περιεχόμενο της δήλωσης ΕΚ συμμόρφωσης και καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας, το μορφότυπό της και τις λεπτομέρειες για τις πληροφορίες που περιλαμβάνει. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης η οποία αναφέρεται στο άρθρο 48 παράγραφος 3.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

#### Άρθρο 9

### Πιστότητα ή καταλληλότητα χρήσης

1. Τα κράτη μέλη ~~⇒ και ο Οργανισμός ⇐~~ θεωρούν ότι  είναι διαλειτουργικά και ικανοποιούν τις βασικές απαιτήσεις  τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που ~~⇒ καλύπτονται ⇐~~ ~~συνοδεύονται~~ από δήλωση «EK» ~~πιστότητας συμμόρφωσης «CE»~~ ή καταλληλότητας χρήσης ~~πληρούν τις βασικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.~~

↓ 2008/57/EK  
⇒ νέο

2. Κάθε στοιχείο διαλειτουργικότητας υποβάλλεται στη διαδικασία αξιολόγησης της ~~πιστότητας συμμόρφωσης~~ και της καταλληλότητας χρήσης που εμφανίζεται στην αντίστοιχη ΤΠΔ και συνοδεύεται από τη σχετική δήλωση.

3. Τα κράτη μέλη ~~⇒ και ο Οργανισμός ⇐~~ κρίνουν ότι κάποιο στοιχείο διαλειτουργικότητας πληροί τις βασικές απαιτήσεις εφόσον ~~συμμορφώνεται προς~~ είναι σύμφωνο με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ ή ~~προς~~ τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές που έχουν συνταχθεί για τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω προϋποθέσεις.

4. Ανταλλακτικά ~~να~~ υποσυστημάτων που έχουν ήδη τεθεί σε ~~χρήση~~ λειτουργία κατά την έναρξη ισχύος των αντίστοιχων ΤΠΔ ~~μπορούν~~ επιτρέπεται να εγκαθίστανται στα υποσυστήματα αυτά χωρίς να χρειάζεται να υποβληθούν στη διαδικασία της παραγράφου 2.

5. Οι ΤΠΔ ~~μπορεί~~ ενδέχεται να προβλέπουν μεταβατική περίοδο για τα προϊόντα σιδηροδρόμων τα οποία οι ΤΠΔ προσδιορίζουν ως στοιχεία διαλειτουργικότητας και έχουν ήδη ~~τοποθετηθεί~~ διατεθεί στην αγορά όταν αυτές αρχίζουν να ισχύουν. Τα στοιχεία αυτά πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου ~~8~~, παράγραφος 1.

#### Άρθρο 12

### ~~Μη συμμόρφωση των ευρωπαϊκών προδιαγραφών προς τις βασικές απαιτήσεις~~

~~Όταν κράτος μέλος ή η Επιτροπή κρίνει ότι ευρωπαϊκές προδιαγραφές οι οποίες χρησιμοποιούνται άμεσα ή έμμεσα για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας δεν πληρούν τις βασικές απαιτήσεις, επιλαμβάνεται η επιτροπή του άρθρου 29 και η Επιτροπή θεσπίζει το πλέον ενδεδειγμένο μέτρο, δηλαδή:~~

~~α) τη μερική ή ολική απόσυρση αυτών των προδιαγραφών από τις δημοσιεύσεις όπου έχουν καταχωρισθεί ή την τροποποίησή τους, αφού ζητηθεί η γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί με την οδηγία 98/34/EK, εάν πρόκειται για ευρωπαϊκά πρότυπα ή~~

~~β) την αναθεώρηση της ΤΠΔ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7.~~

*Άρθρο ~~1013~~*

**Διαδικασία για τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «CE»**

1. Για να συντάξει τη δήλωση «ΕΚ» ~~πιστότητας~~ συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην ~~Κοινότητα~~  Ένωση  αντιπρόσωπός του εφαρμόζει τις διατάξεις που προβλέπονται από τις σχετικές ΤΠΔ.
2. Όταν ~~έτσι~~ απαιτείται ~~από την~~ βάσει της αντίστοιχης ΤΠΔ, η αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης ~~ενός~~ στοιχείου διαλειτουργικότητας πραγματοποιείται από τον κοινοποιημένο οργανισμό  αξιολόγησης της συμμόρφωσης  στον οποίο έχει υποβάλει σχετική αίτηση ο κατασκευαστής ή ~~αντιπρόσωπός του~~ ο εγκατεστημένος στην ~~Κοινότητα~~  Ένωση  αντιπρόσωπός του.
3. Όταν τα στοιχεία διαλειτουργικότητας αποτελούν αντικείμενο άλλων ~~κοινοτικών~~ οδηγιών  της Ένωσης  που αφορούν άλλες πτυχές, η δήλωση «ΕΚ» ~~πιστότητας~~ συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης αναφέρει, στην περίπτωση αυτή, ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας ανταποκρίνονται και στις απαιτήσεις αυτών των άλλων οδηγιών.
4. Εάν ούτε ο κατασκευαστής ούτε ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του ~~εγκατεστημένος στην Κοινότητα~~ έχουν τηρήσει τις υποχρεώσεις των παραγράφων 1 και 3, οι υποχρεώσεις αυτές βαρύνουν κάθε άλλον που ~~τοποθετεί~~ διαθέτει το στοιχείο διαλειτουργικότητας στην αγορά. Τις ίδιες υποχρεώσεις υπέχει και ~~εκείνος ο οποίος~~  κάθε πρόσωπο που  συναρμολογεί στοιχεία διαλειτουργικότητας ή μέρος αυτών, διαφόρων προελεύσεων, ή κατασκευάζει στοιχεία διαλειτουργικότητας για ίδια χρήση, σε ό,τι αφορά την παρούσα οδηγία.
5. ⇒ Προκειμένου να αποφευχθεί η διάθεση στην αγορά μη συμμορφούμενων στοιχείων διαλειτουργικότητας και με  ~~Με~~ την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου ~~1114~~:

α) κάθε διαπίστωση κράτους μέλους ότι έχει εκδοθεί παρατύπως δήλωση «ΕΚ» ~~πιστότητας~~ συμμόρφωσης «CE» συνεπάγεται για τον κατασκευαστή ή αντιπρόσωπό του εγκατεστημένο στην ~~Κοινότητα~~  Ένωση  την υποχρέωση να αποκαθιστά εφόσον είναι αναγκαίο, τη συμμόρφωση του στοιχείου διαλειτουργικότητας και να μεριμνά για την παύση της παράβασης, υπό τους όρους που καθορίζει το συγκεκριμένο κράτος μέλος:

β) αν η μη συμμόρφωση συνεχιστεί, το κράτος μέλος λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα για να περιορίσει ή να απαγορεύσει ~~την τοποθέτηση~~ διάθεση του σχετικού στοιχείου διαλειτουργικότητας στην αγορά ή να εξασφαλίσει την απόσυρσή του από την αγορά σύμφωνα με τις διαδικασίες του άρθρου ~~1114~~.

*Άρθρο ~~1114~~*

**Μη συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας προς τις βασικές απαιτήσεις**

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

1. ~~Όταν κάποιο~~ Εφόσον κράτος μέλος διαπιστώσει ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας, το οποίο συνοδεύεται από τη δήλωση «ΕΚ» συμμόρφωσης ή καταλληλότητας ~~για~~ χρήσης, έχει ~~εποθετηθεί~~ διατεθεί στην αγορά και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον προορισμό του, ενδέχεται να μην ικανοποιεί τις βασικές απαιτήσεις, λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για να περιορίσει το πεδίο εφαρμογής του ή να απαγορεύσει τη χρήση του, ή να το αποσύρει ⇒ ή να το αποσύρει ⇐ από την αγορά. Το κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή ⇒ και τα υπόλοιπα κράτη μέλη ⇐ για τα μέτρα που λαμβάνει και αναφέρει τους λόγους της απόφασής του, διευκρινίζοντας, ιδίως, εάν η έλλειψη συμμόρφωσης προκύπτει από:

↓ 2008/57/EK

- α) μη τήρηση των βασικών απαιτήσεων·
- β) κακή εφαρμογή των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, στην περίπτωση ισχυρισμού ότι εφαρμόζονται οι εν λόγω προδιαγραφές·
- γ) ανεπάρκεια των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

2. Η Επιτροπή διαβουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα μέρη, το συντομότερο δυνατόν. Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει, μετά τη διαβούλευση αυτή, ότι το μέτρο είναι δικαιολογημένο, ενημερώνει αμέσως το κράτος μέλος το οποίο έλαβε την πρωτοβουλία ~~καθώς και τα άλλα κράτη μέλη~~. Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει, μετά τη διαβούλευση αυτή, ότι το μέτρο είναι αδικαιολόγητο, ενημερώνει αμέσως το κράτος μέλος το οποίο έλαβε την πρωτοβουλία καθώς και τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην ~~Κοινότητα~~  Ένωση  ~~εντολοδόχο αντιπρόσωπό του~~. ~~Εφόσον η απόφαση στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 1 αιτιολογείται με την ύπαρξη κενού στις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, εφαρμόζεται η διαδικασία του άρθρου 12.~~

3. Όταν για στοιχείο διαλειτουργικότητας συνοδευόμενο από δήλωση «ΕΚ» συμμόρφωσης αποδειχθεί ότι η συμμόρφωση δεν υφίσταται, το αρμόδιο κράτος μέλος λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα έναντι ~~εκείνου που~~  οιοδήποτε  εξέδωσε τη δήλωση και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.

↓ 2008/57/EK

4. Η Επιτροπή μεριμνά ώστε τα κράτη μέλη να τηρούνται ενήμερα σχετικά με την εξέλιξη και τα αποτελέσματα της διαδικασίας αυτής.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

### ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

~~Άρθρο 15~~

~~Διαδικασία για τη θέση σε χρήση~~



~~1. Με την επιφύλαξη του κεφαλαίου V, κάθε κράτος μέλος επιτρέπει τη θέση σε χρήση δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος, τα οποία βρίσκονται ή λειτουργούν στην επικράτειά του.~~

~~Για τον σκοπό αυτό τα κράτη μέλη λαμβάνουν κάθε ενδεδειγμένο μέτρο ώστε τα εν λόγω υποσυστήματα να μπορούν να τίθενται σε χρήση μόνον εάν έχουν μελετηθεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να ικανοποιεί τις σχετικές με αυτά βασικές απαιτήσεις όταν ενσωματώνονται στο σιδηροδρομικό σύστημα. Ειδικότερα, ελέγχουν:~~

~~την τεχνική συμβατότητα των εν λόγω υποσυστημάτων προς το σύστημα στο οποίο ενσωματώνονται,~~

~~την ασφαλή ενσωμάτωση των εν λόγω υποσυστημάτων σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 και το άρθρο 6 παράγραφος 3 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.~~

~~2. Κάθε κράτος μέλος επαληθεύει κατά τη θέση σε χρήση των υποσυστημάτων αυτών ότι τηρούνται, όπου έχουν εφαρμογή, οι απαιτήσεις των σχετικών ΤΠΔ σχετικά με τη λειτουργία και τη συντήρηση.~~

~~3. Μετά τη θέση των εν λόγω υποσυστημάτων σε χρήση, πραγματοποιείται η επαλήθευση αυτή:~~

~~α) για την υποδομή, στο πλαίσιο της έκδοσης και εποπτείας εγκρίσεων ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο 11 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ~~

~~β) για τα οχήματα, στο πλαίσιο της έκδοσης και εποπτείας πιστοποιητικών ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.~~

~~Προς το σκοπό αυτό ακολουθούνται οι διαδικασίες αξιολόγησης και επαλήθευσης οι προβλεπόμενες στο πλαίσιο των σχετικών ΤΠΔ για τη δομή και τη λειτουργία.~~

↓ 2008/57/ΕΚ (προσαρμοσμένο)

#### *Άρθρο ~~1216~~*

### **Ελεύθερη κυκλοφορία υποσυστημάτων**

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του Κεφαλαίου V άρθρου 15 παράγραφος 1, δεν επιτρέπεται στα κράτη μέλη, στην επικράτειά τους και για λόγους που αφορούν την παρούσα οδηγία, να απαγορεύουν, να περιορίζουν ή να παρακαλύουν την κατασκευή, τη θέση σε ~~χρήση~~ λειτουργία και την ~~επιχειρησιακή~~ λειτουργία δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος τα οποία πληρούν τις βασικές απαιτήσεις. Ειδικότερα, δεν μπορούν να απαιτούν τη διενέργεια επαληθεύσεων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί:

- α) είτε στο πλαίσιο της διαδικασίας για την έκδοση της δήλωσης «ΕΚ» επαλήθευσης «CE», ~~της οποίας τα στοιχεία παρατίθενται στο παράρτημα V,~~
- β) ή σε άλλα κράτη μέλη, πριν ή μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, προκειμένου να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση προς τις ίδιες απαιτήσεις σε ίδιες συνθήκες λειτουργίας.

#### *Άρθρο ~~1317~~*

### **Συμμόρφωση προς τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες**

↓ 2008/57/EK

⇒ νέο

1. Τα κράτη μέλη  και ο Οργανισμός  θεωρούν διαλειτουργικά και σύμφωνα προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις τα δομικά υποσυστήματα του σιδηροδρομικού συστήματος τα οποία συνοδεύονται από τη δήλωση «EK» επαλήθευσης ~~«CE»~~.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

2. Τηρουμένων των βασικών απαιτήσεων, η επαλήθευση της διαλειτουργικότητας ενός δομικού υποσυστήματος του σιδηροδρομικού συστήματος γίνεται κατ' αναφορά προς τις ΤΠΔ, ~~εφόσον υπάρχουν~~  και τους εθνικούς κανόνες που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 3 .

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

3. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν, για κάθε υποσύστημα, κατάλογο των ~~τεχνικών~~  εθνικών  κανόνων που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων και κοινοποιούν τον κατάλογο αυτό στην Επιτροπή ~~όταν~~  στις εξής περιπτώσεις  :

↓ 2008/57/EK

~~δεν υπάρχει σχετική ΤΠΔ, ή~~

↓ νέο

α)  όταν οι ΤΠΔ δεν καλύπτουν πλήρως ορισμένες πτυχές που αντιστοιχούν σε βασικές απαιτήσεις (ανοικτά σημεία),

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

β)  όταν  έχει κοινοποιηθεί ~~παρέκλιση~~  μη εφαρμογή μιας ή περισσότερων ΤΠΔ   ή μερών τους  δυνάμει του άρθρου ~~7~~ 7

γ)  όταν  λόγω ειδικής περιπτώσεως απαιτείται η εφαρμογή τεχνικών κανόνων που δεν περιέχονται στην οικεία ΤΠΔ 2.

↓ νέο

δ)  όταν χρησιμοποιούνται εθνικοί κανόνες για την περιγραφή υφιστάμενων συστημάτων.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

4. ~~Με την ευκαιρία αυτή,~~ Τα κράτη μέλη ορίζουν ~~και~~ τους οργανισμούς που είναι αρμόδιοι να ~~εφαρμόζουν~~  εκδίδουν  , στην περίπτωση αυτών των τεχνικών κανόνων,  την δήλωση EK επαλήθευσης  ~~τη διαδικασία επαλήθευσης~~ κατά το άρθρο ~~1815~~ 1815.

↓ 2008/57/EK

~~Η Επιτροπή κοινοποιεί τις πληροφορίες αυτές στον Οργανισμό, ο οποίος τις δημοσιεύει.~~

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

#### Άρθρο 14

#### Εθνικοί κανόνες

1. ⇒ Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τον κατάλογο των εθνικών κανόνων που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφο 3 ⇐ ~~Ο κατάλογος αυτός κοινοποιείται:~~

- α) ~~κάθε φορά που τροποποιείται ο κατάλογος εθνικών των κανόνων ο οποίος, σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 3 της οδηγίας 96/48/EK και το άρθρο 16 παράγραφος 3 της οδηγίας 2001/16/EK έπρεπε να έχει κοινοποιηθεί έως τις 30 Απριλίου 2005, ή~~
- β) μετά την  υποβολή αιτήματος  κοινοποίηση της παρέκλισης  μη εφαρμογής της ΤΠΔ σύμφωνα με το άρθρο 7 ,

↓ 2008/57/EK  
⇒ νέο

- γ) μετά τη δημοσίευση της οικείας ΤΠΔ ⇒ ή την αναθεώρησή της, με στόχο την άρση των εθνικών κανόνων που έχουν καταστεί περιττοί λόγω κάλυψης ανοικτών σημείων στις ΤΠΔ ⇐ .

↓ νέο

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν το πλήρες κείμενο των υφιστάμενων εθνικών κανόνων στον Οργανισμό και την Επιτροπή χρησιμοποιώντας τα κατάλληλα εργαλεία πληροφορικής σύμφωνα με το άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../... [κανονισμός για τον Οργανισμό].

3. Τα κράτη μέλη δύνανται να καθορίζουν νέους εθνικούς κανόνες μόνο στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) όταν μια ΤΠΔ δεν καλύπτει πλήρως τις βασικές απαιτήσεις,

β) ως επείγον προληπτικό μέτρο, ιδίως μετά από ατύχημα.

4. Εάν κράτος μέλος σκοπεύει να προχωρήσει στην εισαγωγή νέου εθνικού κανόνα, κοινοποιεί το σχέδιο στον Οργανισμό και στην Επιτροπή χρησιμοποιώντας τα κατάλληλα εργαλεία πληροφορικής σύμφωνα με το άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../... [κανονισμός για τον Οργανισμό].

5. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι εθνικοί κανόνες, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που καλύπτουν τις διεπαφές μεταξύ οχημάτων και δικτύου, διατίθενται δωρεάν και σε γλώσσα ευνόητη από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

6. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην κοινοποιήσουν κανόνες και περιορισμούς αυστηρά τοπικού χαρακτήρα. Σε τέτοιες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μνημονεύουν τους εν λόγω κανόνες και περιορισμούς στα μητρώα υποδομής του άρθρου 45.

7. Οι εθνικοί κανόνες που κοινοποιούνται βάσει του παρόντος άρθρου δεν υπόκεινται στη διαδικασία κοινοποίησης βάσει της οδηγίας 98/34/EK.

8. Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, την ταξινόμηση των κοινοποιημένων εθνικών κανόνων σε διάφορες ομάδες με στόχο να διευκολύνονται οι έλεγχοι συμβατότητας μεταξύ σταθερού και κινητού εξοπλισμού. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις θεσπίζονται σύμφωνα με την διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 48 παράγραφος 3.

Ο Οργανισμός ταξινομεί σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο τους εθνικούς κανόνες που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

9. Τα σχέδια εθνικών κανόνων και οι ισχύοντες εθνικοί κανόνες αποτελούν αντικείμενο εξέτασης από τον Οργανισμό σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στα άρθρα 21 και 22 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../... [κανονισμός για τον Οργανισμό].

↓ 2008/57/EK

~~Τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν το πλήρες κείμενο των κοινοποιημένων κανόνων κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής. Για να αποφευχθεί η δημιουργία περαιτέρω φραγμών και για να προαχθεί η κατάταξη των εθνικών κανόνων σύμφωνα με το άρθρο 27, η Επιτροπή παρακολουθεί τη θέσπιση νέων κανόνων από τα κράτη μέλη. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι ο νέος κανόνας συνιστά μέσο αυθαίρετης διάκρισης ή συγκαλυμμένο περιορισμό των σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων μεταξύ κρατών μελών, λαμβάνεται απόφαση, με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3, με αποδέκτη το οικείο κράτος μέλος.~~

~~Όσον αφορά τους αυστηρά τοπικούς κανόνες και περιορισμούς, τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέγουν να μην τους δημοσιοποιούν όπως προβλέπεται στην παρούσα παράγραφο. Στις περιπτώσεις αυτές, τα κράτη μέλη μνημονεύουν τους εν λόγω κανόνες και περιορισμούς στα μητρώα υποδομής του άρθρου 35.~~

~~Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι δεσμευτικοί τεχνικοί κανόνες να δημοσιεύονται και να τίθενται στη διάθεση όλων των διαχειριστών υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, αιτούντων έγκρισης για θέση σε λειτουργία σε σαφή γλώσσα κατανοητή από τους ενδιαφερόμενους.~~

#### Άρθρο 1548

#### Διαδικασία για τη σύνταξη της δήλωσης «EK» επαλήθευσης «CE»

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

1. Για τη σύνταξη της δήλωσης «EK» επαλήθευσης «CE», ο αιτών  ζητά από  καλεί τον κοινοποιημένο οργανισμό  αξιολόγησης της συμμόρφωσης  που έχει επιλέξει για το σκοπό αυτό να κινήσει τη διαδικασία «EK» επαλήθευσης «CE» του παραρτήματος VI. Ο αιτών μπορεί να είναι ο αναθέτων φορέας ή ο κατασκευαστής ή αντιπρόσωπός του στην Κοινότητα  Ένωση .

2. Η αποστολή του κοινοποιημένου οργανισμού  αξιολόγησης της συμμόρφωσης , ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο «EK» «CE» ενός υποσυστήματος, αρχίζει από το στάδιο του σχεδίου και καλύπτει ολόκληρη την περίοδο της κατασκευής μέχρι το στάδιο της παραλαβής πριν ~~να~~ τεθεί σε λειτουργία το υποσύστημα. ⇒ Δύναται να ⇐ καλύπτει επίσης την επαλήθευση των διεπαφών του υποσυστήματος αυτού με το σύστημα στο οποίο

ενσωματώνεται, βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στη σχετική ΤΠΔ και στα μητρώα των άρθρων ~~44 και 4534 και 35~~.

3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός  αξιολόγησης της συμμόρφωσης  είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» ~~«CE»~~. Ο τεχνικός φάκελος περιέχει όλα τα αναγκαία έγγραφα τα σχετικά με τα χαρακτηριστικά του υποσυστήματος, καθώς και, κατά περίπτωση, όλα τα δικαιολογητικά από τα οποία προκύπτει η πιστότητα των στοιχείων διαλειτουργικότητας. Επίσης περιέχει όλα τα στοιχεία που αφορούν τις προϋποθέσεις και τα όρια χρήσης, τις οδηγίες τρέχουσας εξυπηρέτησης, συνεχούς ή περιοδικής επιτήρησης, ρύθμισης και συντήρησης.

↓ νέο

4. Κάθε τροποποίηση του τεχνικού φακέλου που αναφέρεται στην παράγραφο 3 που έχει επιπτώσεις στους διενεργούμενους ελέγχους συνεπάγεται την ανάγκη έκδοσης νέας δήλωσης «ΕΚ» ελέγχου.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

~~54~~. Ο κοινοποιημένος οργανισμός  αξιολόγησης της συμμόρφωσης  μπορεί να εκδίδει προσωρινές δηλώσεις επαλήθευσης για την κάλυψη ορισμένων σταδίων ~~του κύκλου παραγωγής~~  της διαδικασίας ελέγχου  ή ορισμένων μερών του υποσυστήματος. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζονται  οι διαδικασίες ελέγχου  ~~η διαδικασία του παραρτήματος VI~~  που θεσπίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 7 στοιχείο α) .

~~65~~. Εάν το επιτρέπουν οι αντίστοιχες ΤΠΔ, ο κοινοποιημένος οργανισμός  αξιολόγησης της συμμόρφωσης  μπορεί να εκδίδει πιστοποιητικά συμμόρφωσης για σειρά υποσυστημάτων ή για ορισμένα μέρη των υποσυστημάτων αυτών.

↓ νέο

7. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, καθορίζει:

α) τις διαδικασίες επαλήθευσης για τα υποσυστήματα, συμπεριλαμβανομένων των γενικών αρχών, του περιεχομένου, της διαδικασίας και των εγγράφων που σχετίζονται με τη διαδικασία ελέγχου «ΕΚ» και τη διαδικασία ελέγχου σε περίπτωση εθνικών κανόνων.

β) τα υποδείγματα για την δήλωση ελέγχου «ΕΚ» και τη δήλωση ελέγχου σε περίπτωση εθνικών κανόνων και τα υποδείγματα για έγγραφα του τεχνικού φακέλου που οφείλει να συνοδεύει τη δήλωση ελέγχου.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης η οποία αναφέρεται στο άρθρο 48 παράγραφος 3.

↓ 2008/57/EK

Άρθρο ~~1619~~

Μη συμμόρφωση των υποσυστημάτων προς τις βασικές απαιτήσεις

1. Όταν κράτος μέλος διαπιστώσει ότι διαρθρωτικό υποσύστημα, συνοδευόμενο από δήλωση επαλήθευσης «CE» μαζί με τον τεχνικό φάκελο, δεν πληροί εξ ολοκλήρου τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας και, ιδίως, τις βασικές απαιτήσεις, μπορεί να ζητεί τη διενέργεια συμπληρωματικών ελέγχων.

2. Το κράτος μέλος που υπέβαλε το αίτημα ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή σχετικά με τις συμπληρωματικές επαληθεύσεις που ζήτησε, αναφέροντας τους λόγους που τις δικαιολογούν. Η Επιτροπή αρχίζει διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

3. Το κράτος μέλος που υπέβαλε το αίτημα αναφέρει αν η αδυναμία πλήρους συμμόρφωσης προς την παρούσα οδηγία οφείλεται:

α) σε μη τήρηση βασικών απαιτήσεων ή μιας ΤΠΔ, ή σε ελλιπή εφαρμογή ΤΠΔ. Στην περίπτωση αυτή η Επιτροπή ενημερώνει αμέσως το κράτος μέλος στο οποίο εδρεύει εκείνος ο οποίος εξέδωσε αντικανονικά τη δήλωση «EK» επαλήθευσης «CE» και ζητεί από το εν λόγω κράτος μέλος να λάβει τα ενδεδειγμένα μέτρα·

β) σε ανεπάρκεια κάποιας ΤΠΔ. Στην περίπτωση αυτή ισχύει η διαδικασία τροποποίησης της ΤΠΔ, κατά το άρθρο ~~67~~.

↓ νέο

#### Άρθρο 17

### Τεκμήριο συμμόρφωσης

Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τα υποσυστήματα που είναι σύμφωνα με τα εναρμονισμένα πρότυπα ή προς μέρη αυτών, τα στοιχεία των οποίων έχουν δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τεκμαίρεται ότι είναι σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις των εν λόγω προτύπων ή μερών τους, όπως προβλέπονται στο παράρτημα III.

↓ 2008/57/EK

#### Άρθρο 20

### ~~Θέση σε χρήση υφισταμένων υποσυστημάτων μετά από ανακαίνιση ή αναβάθμιση~~

~~1. Σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης, ο αναθέτων φορέας ή ο κατασκευαστής υποβάλλει στο οικείο κράτος μέλος φάκελο με περιγραφή του έργου. Το κράτος μέλος εξετάζει τον φάκελο αυτό και αποφασίζει, λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική υλοποίησης που εμφανίζεται στη σχετική ΤΠΔ, κατά πόσον η έκταση των εργασιών δικαιολογεί την έκδοση νέας έγκρισης για θέση σε λειτουργία κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας.~~

~~Η νέα αυτή έγκριση για θέση σε λειτουργία απαιτείται κάθε φορά που το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του θεωρουμένου υποσυστήματος μπορεί να επηρεασθεί αρνητικά από τις προβλεπόμενες εργασίες. Εφόσον απαιτείται νέα έγκριση, το κράτος μέλος αποφασίζει σε ποίο βαθμό πρέπει να εφαρμοστούν στο έργο οι ΤΠΔ.~~

~~Το κράτος μέλος αποφασίζει εντός τεσσάρων μηνών από την υποβολή του πλήρους φακέλου από τον αιτούντα.~~

~~2. Όταν απαιτείται νέα έγκριση και εφόσον δεν εφαρμόζεται πλήρως η ΤΠΔ, τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις ακόλουθες πληροφορίες στην Επιτροπή:~~

~~το λόγο για τον οποίο η ΤΠΔ δεν εφαρμόζεται πλήρως,~~

~~τα τεχνικά χαρακτηριστικά που ισχύουν αντί της ΤΠΔ,~~

~~τους οργανισμούς που έχουν επιφορτισθεί με την εφαρμογή, στην περίπτωση των χαρακτηριστικών αυτών, της διαδικασίας επαλήθευσης κατά το άρθρο 18.~~

~~3. Η Επιτροπή κοινοποιεί τις κατά την παράγραφο 2 πληροφορίες στον Οργανισμό, ο οποίος τις δημοσιεύει.~~

## ~~ΚΕΦΑΛΑΙΟ V~~

### ~~ΟΧΗΜΑΤΑ~~

↓ νέο

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

### ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΘΕΣΗ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

#### Άρθρο 18

##### Θέση σταθερών εγκαταστάσεων σε λειτουργία

1. Τα υποσυστήματα παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής μπορούν να τίθενται σε λειτουργία μόνον εάν έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος III, και έχει ληφθεί η σχετική έγκριση σύμφωνα με την παράγραφο 2.

2. Κάθε εθνική αρχή ασφάλειας εγκρίνει την θέση σε λειτουργία των υποσυστημάτων ενέργειας και υποδομής που βρίσκονται ή λειτουργούν στο έδαφος που ανήκει στην δικαιοδοσία του αντίστοιχου κράτους μέλους.

Ο Οργανισμός εκδίδει αποφάσεις με τις οποίες εγκρίνεται η θέση σε λειτουργία των υποσυστημάτων παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που βρίσκονται ή λειτουργούν σε ολόκληρη την Ένωση.

Ο Οργανισμός και οι εθνικές αρχές ασφάλειας παρέχουν λεπτομερή καθοδήγηση για τον τρόπο με τον οποίο λαμβάνονται οι εγκρίσεις που αναφέρονται στο πρώτο και το δεύτερο εδάφιο. Στους αιτούντες παρέχεται δωρεάν έγγραφο που περιγράφει και επεξηγεί τις απαιτήσεις για τις εν λόγω εγκρίσεις και απαριθμεί τα απαιτούμενα έγγραφα. Ο Οργανισμός και οι εθνικές αρχές ασφάλειας συνεργάζονται όσον αφορά την διάδοση των εν λόγω πληροφοριών.

3. Προκειμένου να εγκρίνει την θέση σε λειτουργία των υποσυστημάτων της παραγράφου 1, η εθνική αρχή ασφάλειας ή ο Οργανισμός, ανάλογα της περίπτωσης που αναφέρεται στην παράγραφο 2, συγκεντρώνει αποδείξεις σχετικά με:

α) τη δήλωση ΕΚ ελέγχου,

β) την τεχνική συμβατότητα των εν λόγω υποσυστημάτων με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνονται, η οποία αποδεικνύεται βάσει των σχετικών ΤΠΔ, εθνικών κανόνων και μητρώων,

γ) την ασφαλή ενσωμάτωση των εν λόγω υποσυστημάτων, τα οποία στηρίζονται στις σχετικές ΤΠΔ, τους εθνικούς κανόνες, μητρώα και τις κοινές μεθόδους ασφαλείας

που καθορίζονται στο άρθρο 6 της οδηγίας .../... [για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων εντός της Ένωσης].

4. Σε περίπτωση ανανέωσης ή αναβάθμισης υφιστάμενων υποσυστημάτων, ο αιτών υποβάλλει στην εθνική αρχή ασφάλειας (για τα υποσυστήματα ενέργειας και υποδομής) ή στον Οργανισμό (για τα υποσυστήματα παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης), φάκελο περιγραφής του έργου. Η εθνική αρχή ασφάλειας ή ο Οργανισμός εξετάζουν τον εν λόγω φάκελο και αποφασίζουν, βάσει των κριτηρίων της παραγράφου 5, εάν απαιτείται νέα έγκριση θέσης σε λειτουργία. Η εθνική αρχή ασφάλειας και ο Οργανισμός λαμβάνουν τις αποφάσεις τους εντός προκαθορισμένου εύλογου χρόνου, και σε κάθε περίπτωση εντός τετραμήνου από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών.

5. Σε περίπτωση ανανέωσης ή αναβάθμισης υφιστάμενων υποσυστημάτων, απαιτείται νέα δήλωση «ΕΚ» ελέγχου σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 15 παράγραφος 4. Επιπλέον, νέα έγκριση θέσης σε λειτουργία απαιτείται όταν:

- α) το συνολικό επίπεδο ασφαλείας του σχετικού υποσυστήματος ενδέχεται να επηρεαστεί αρνητικά από τις προβλεπόμενες εργασίες, ή
- β) απαιτείται από τις σχετικές ΤΠΔ, ή
- γ) απαιτείται από τα εθνικά σχέδια εφαρμογής που έχουν θεσπίσει τα κράτη μέλη.

#### Άρθρο 19

#### Διάθεση κινητών υποσυστημάτων στην αγορά

1. Το υποσύστημα τροχαίο υλικό και το εποχούμενο υποσύστημα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης διατίθενται στην αγορά από τον αιτούντα μόνον εάν έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος III.

2. Συγκεκριμένα, ο αιτών διασφαλίζει την υποβολή της δήλωσης ΕΚ ελέγχου.

3. Σε περίπτωση ανανέωσης ή αναβάθμισης υφιστάμενων υποσυστημάτων, απαιτείται νέα δήλωση «ΕΚ» ελέγχου σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 15 παράγραφος 4.

↓ 2008/57/EK

#### ~~Άρθρο 21~~

#### ~~Έγκριση θέσης οχημάτων σε χρήση~~

~~1. Πριν χρησιμοποιηθεί σε δίκτυο ένα όχημα, λαμβάνει έγκριση για θέση σε λειτουργία από την εθνική αρχή για την ασφάλεια η οποία είναι αρμόδια για το δίκτυο αυτό, εκτός εάν το παρόν κεφάλαιο ορίζει διαφορετικά.~~

~~2. Οχήματα που τηρούν τις ΤΠΔ εγκρίνονται κατά το άρθρο 22 ή 23.~~

~~3. Οχήματα που δεν τηρούν τις ΤΠΔ εγκρίνονται κατά τα άρθρα 24 ή 25.~~

~~4. Οχήματα σύμφωνα προς συγκεκριμένο τύπο εγκρίνονται κατά το άρθρο 26.~~

~~5. Έγκριση που χορηγείται από ένα κράτος μέλος ισχύει σε όλα τα λοιπά κράτη μέλη, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 23 και 25, σχετικά με τις συμπληρωματικές εγκρίσεις. Τα κράτη μέλη αποφασίζουν, με τη θέσπιση ειδικών εθνικών κανόνων ή με εθνικές διατάξεις για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, αν χρειάζονται πρόσθετες εγκρίσεις~~



~~σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του άρθρου 23 στην περίπτωση συμμορφούμενων οχημάτων ή του άρθρου 25 στην περίπτωση μη συμμορφούμενων οχημάτων.~~

~~6. Όλες οι αιτήσεις για χορήγηση έγκρισης για θέση σε λειτουργία υπόκεινται σε απόφαση της αρμόδιας εθνικής αρχής ασφαλείας, σύμφωνα με τα άρθρα 22 και 23 ή τα άρθρα 24 και 25. Η έγκριση για θέση σε λειτουργία μπορεί να ορίζει τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς.~~

~~7. Οιαδήποτε αρνητική απόφαση της αρμόδιας εθνικής αρχής ασφαλείας σχετικά με τη θέση σε λειτουργία σιδηροδρομικού οχήματος θα πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένη. Ο αιτών μπορεί εντός ενός μηνός από την παραλαβή της αρνητικής απόφασης να ζητήσει από την αρμόδια εθνική αρχή ασφαλείας να αναθεωρήσει την απόφασή της για δεόντως αιτιολογημένους λόγους. Στην περίπτωση αυτή η εθνική αρχή για την ασφαλεία έχει στη διάθεσή της δύο μήνες από την παραλαβή της προσφυγής για να επιβεβαιώσει ή να ανακαλέσει την απόφασή της. Αν η αρνητική απόφαση επιβεβαιωθεί, ο αιτών μπορεί να ζητήσει από τον οργανισμό εξέτασης προσφυγών που έχει οριστεί από το αρμόδιο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ για την ασφαλεία των σιδηροδρόμων την αναθεώρηση της απόφασης για δεόντως αιτιολογημένους λόγους. Τα κράτη μέλη μπορούν να ορίσουν τον κανονιστικό φορέα τους σύμφωνα με το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ για το σκοπό της εν λόγω διαδικασίας προσφυγής.~~

~~8. Αν δεν ληφθεί μέσα στην ταχθείσα προθεσμία απόφαση σύμφωνα με τα άρθρα 23 παράγραφος 7 και 25 παράγραφος 5 από αρμόδια εθνική αρχή ασφαλείας, θεωρείται ότι εγκρίνεται η θέση σε λειτουργία του συγκεκριμένου σιδηροδρομικού οχήματος μετά την παρέλευση τριών μηνών από τη λήξη των εν λόγω προθεσμιών. Οι εγκρίσεις που εκδίδονται βάσει της παρούσας παραγράφου ισχύουν μόνο στο δίκτυο για το οποίο η αρμόδια εθνική αρχή ασφαλείας δεν αντέδρασε μέσα στην ταχθείσα προθεσμία.~~

~~9. Η εθνική αρχή ασφαλείας που προτίθεται να ανακαλέσει έγκριση για θέση σε λειτουργία που η ίδια έχει χορηγήσει, ή έγκριση που ο αιτών απέκτησε σύμφωνα με την παράγραφο 8, εφαρμόζει τη διαδικασία αναθεώρησης πιστοποιητικών ασφαλείας στην οποία αναφέρεται το άρθρο 10 παράγραφος 5 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ ή, αναλόγως, τη διαδικασία αναθεώρησης των εγκρίσεων ασφαλείας στην οποία αναφέρεται το άρθρο 11 παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας.~~

~~10. Σε περίπτωση διαδικασίας προσφυγής, η αρμόδια αρχή για τις προσφυγές κατά την παράγραφο 7 μπορεί να ζητήσει από τον Οργανισμό γνωμοδότηση η οποία, στην περίπτωση αυτή, εκδίδεται μέσα σε ένα μήνα από την κατάθεση της προσφυγής και κοινοποιείται στον αιτούντα, στο φορέα που είναι αρμόδιος για τις προσφυγές και στην αρμόδια εθνική αρχή ασφαλείας που αρνείται τη χορήγηση της έγκρισης.~~

~~11. Στην περίπτωση των οχημάτων τα οποία κυκλοφορούν από/προς ένα κράτος προς/από τρίτη χώρα, σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς διαφέρει από το εύρος τροχιάς του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Κοινότητας και για τα οποία είναι δυνατόν να χορηγηθεί παρέκκλιση σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 5, ή τα οποία υπόκεινται σε ειδικές περιπτώσεις, οι εθνικοί κανόνες στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 22 ή 24 μπορούν να περιλαμβάνουν διεθνείς συμφωνίες εφόσον είναι σύμφωνες με την κοινοτική νομοθεσία.~~

~~12. Οι εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία οι οποίες χορηγήθηκαν πριν από τις 19 Ιουλίου 2008, συμπεριλαμβανομένων εγκρίσεων που χορηγούνται δυνάμει διεθνών συμφωνιών, ιδίως των RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) και RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), παραμένουν σε ισχύ σύμφωνα με τους όρους χορήγησης των εγκρίσεων. Η παρούσα διάταξη υπερισχύει των άρθρων 22, 23, 24 και 25.~~

~~13. Κάθε κράτος μέλος δύναται να εκδώσει έγκριση για τη θέση σε λειτουργία μιας σειράς οχημάτων. Προς το σκοπό αυτό, οι εθνικές αρχές ασφάλειας κοινοποιούν στον αιτούντα τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί.~~

~~14. Οι εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία που εκδίδονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο ισχύουν με την επιφύλαξη των υπόλοιπων όρων που επιβάλλονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής, όσον αφορά την εκμετάλλευση τέτοιων οχημάτων στο αντίστοιχο δίκτυο, σύμφωνα με τα άρθρα 9, 10 και 11 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.~~

↓ νέο

## Άρθρο 20

### Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά

1. Τα οχήματα διατίθενται στην αγορά μόνο αφού λάβουν έγκριση οχήματος για την διάθεση στην αγορά που εκδίδεται από τον Οργανισμό σύμφωνα με την παράγραφο 5.

2. Ο Οργανισμός εκδίδει αποφάσεις χορήγησης έγκρισης οχήματος για την διάθεση στην αγορά. Οι εν λόγω εγκρίσεις πιστοποιούν τις τιμές των παραμέτρων που σχετίζονται με τον έλεγχο της τεχνικής συμβατότητας μεταξύ οχήματος και των σταθερών εγκαταστάσεων όπως προβλέπονται στις ΤΠΔ. Η έγκριση οχήματος για την διάθεση στην αγορά παρέχει επίσης πληροφορίες σχετικά με τη συμμόρφωση του οχήματος με τις σχετικές ΤΠΔ και σύνολα εθνικών κανόνων, σε σχέση με τις εν λόγω παραμέτρους.

3. Η έγκριση οχήματος για την διάθεση στην αγορά δύναται να αναφέρει όρους για τη χρήση του οχήματος και άλλους περιορισμούς.

4. Η έγκριση οχήματος για την διάθεση στην αγορά εκδίδεται βάσει φακέλου του οχήματος ή του τύπου του οχήματος που υποβάλλει ο αιτών και περιλαμβάνει έγγραφα στοιχεία για τα εξής:

α) τη διάθεση στην αγορά των κινητών υποσυστημάτων που αποτελούν το όχημα σύμφωνα με το άρθρο 19·

β) την τεχνική συμβατότητα των υποσυστημάτων του στοιχείου α) εντός του οχήματος, η οποία αποδεικνύεται βάσει των σχετικών ΤΠΔ, εθνικών κανόνων και μητρώων·

γ) την ασφαλή ενσωμάτωση εντός του οχήματος των υποσυστημάτων του στοιχείου α), τα οποία στηρίζονται στις σχετικές ΤΠΔ, τους εθνικούς κανόνες, μητρώα και τις κοινές μεθόδους ασφαλείας που καθορίζονται στο άρθρο 6 της οδηγίας .../... [για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων εντός της Ένωσης].

5. Ο Οργανισμός λαμβάνει τις αποφάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 εντός προκαθορισμένου εύλογου χρόνου, και σε κάθε περίπτωση εντός τετραμήνου από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών. Οι εν λόγω εγκρίσεις ισχύουν σε όλα τα κράτη μέλη.

Ο Οργανισμός παρέχει λεπτομερή καθοδήγηση ως προς τον τρόπο λήψης της έγκρισης οχήματος για την διάθεση στην αγορά. Στους αιτούντες παρέχεται δωρεάν έγγραφο που περιγράφει και επεξηγεί τις απαιτήσεις για τις εγκρίσεις οχήματος για την διάθεση στην αγορά και απαριθμεί τα απαιτούμενα έγγραφα. Οι εθνικές αρχές ασφάλειας και ο Οργανισμός συνεργάζονται όσον αφορά την διάδοση των εν λόγω πληροφοριών.

6. Ο Οργανισμός δύναται να εκδίδει έγκριση οχήματος για την διάθεση στην αγορά για σειρές οχημάτων. Οι εν λόγω εγκρίσεις ισχύουν σε όλα τα κράτη μέλη.

7. Ο αιτών δύναται να υποβάλλει προσφυγή στον φορέα προσφυγών που ορίζεται βάσει του άρθρου 51 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../... [σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων]

8. Σε περίπτωση ανανέωσης ή αναβάθμισης υφιστάμενων οχημάτων που ήδη διαθέτουν έγκριση οχήματος για την διάθεση στην αγορά:

α) απαιτείται νέα δήλωση ΕΚ επαλήθευσης σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 15 παράγραφος 4, και

β) απαιτείται νέα έγκριση οχήματος για την διάθεση στην αγορά εάν έχουν γίνει αλλαγές στις τιμές των παραμέτρων που περιλαμβάνονται στην ήδη χορηγηθείσα έγκριση οχήματος.

9. Κατόπιν αιτήματος του αιτούντος, η έγκριση οχήματος για την διάθεση στην αγορά είναι δυνατόν να περιλαμβάνει σαφή αναφορά των δικτύων ή των γραμμών ή των ομάδων δικτύων ή γραμμών όπου η σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να θέσει το εν λόγω όχημα σε λειτουργία χωρίς περαιτέρω επαληθεύσεις, ελέγχους ή δοκιμές όσον αφορά την τεχνική συμβατότητα μεταξύ του υπόψη οχήματος και των εν λόγω δικτύων ή γραμμών. Στην περίπτωση αυτή, ο αιτών περιλαμβάνει στο αίτημά του απόδειξη της τεχνικής συμβατότητας του οχήματος με τα σχετικά δίκτυα ή γραμμές.

Η ένδειξη αυτή είναι δυνατόν να προστεθεί επίσης, κατόπιν αιτήσεως του αρχικού ή άλλου αιτούντος, μετά την έκδοση της σχετικής έγκρισης διάθεσης στην αγορά.

#### *Άρθρο 21*

#### **Θέση οχημάτων σε λειτουργία**

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θέτουν σε λειτουργία όχημα μόνον αφού ελέγξουν, εάν αυτό απαιτείται από τις ΤΠΔ, και σε συνεννόηση με τον διαχειριστή υποδομής, την τεχνική συμβατότητα μεταξύ οχήματος και της διαδρομής και την ασφαλή ενσωμάτωση του οχήματος, στο σύστημα στο οποίο προβλέπεται να λειτουργεί, σύμφωνα με τις σχετικές ΤΠΔ, τους εθνικούς κανόνες, μητρώα και τις κοινές μεθόδους ασφαλείας που καθορίζονται στο άρθρο 6 της οδηγίας.

Προς το σκοπό αυτό, τα οχήματα λαμβάνουν πρώτα την έγκριση οχήματος για την διάθεση στην αγορά σύμφωνα με το άρθρο 20.

2. Η σιδηροδρομική επιχείρηση κοινοποιεί τις αποφάσεις της, όσον αφορά τη θέση σε λειτουργία οχημάτων, στον Οργανισμό και τον διαχειριστή υποδομής, καθώς και στην οικεία εθνική αρχή ασφαλείας. Οι εν λόγω αποφάσεις καταχωρίζονται στα εθνικά μητρώα οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 43.

3. Σε περίπτωση ανανέωσης ή αναβάθμισης υφιστάμενων οχημάτων, απαιτείται νέα δήλωση ΕΚ επαλήθευσης σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 15 παράγραφος 4. Επιπλέον, απαιτείται νέα απόφαση της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τη θέση των εν λόγω οχημάτων σε λειτουργία όταν:

α) το συνολικό επίπεδο ασφαλείας του σχετικού υποσυστήματος ενδέχεται να επηρεαστεί αρνητικά από τις προβλεπόμενες εργασίες, ή

β) απαιτείται από τις σχετικές ΤΠΔ,

~~Άρθρο 22~~

~~Πρώτη έγκριση για τη θέση σε λειτουργία οχημάτων που πληρούν τις ΤΠΑ~~

~~1. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται στα οχήματα που πληρούν όλες τις σχετικές ΤΠΑ οι οποίες ισχύουν κατά τη στιγμή που αυτά τίθενται σε λειτουργία, υπό την προϋπόθεση ότι, οι ΤΠΑ αυτές θεσπίζουν σημαντικό μέρος των βασικών απαιτήσεων, έχουν τεθεί δε σε ισχύ και εφαρμόζονται οι ΤΠΑ για το τροχαίο υλικό.~~

~~2. Η πρώτη έγκριση χορηγείται από μια εθνική αρχή για την ασφάλεια ως εξής:~~

~~α) όταν όλα τα δομικά υποσυστήματα του οχήματος έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου IV, η έγκριση χορηγείται χωρίς άλλους ελέγχους~~

~~β) στην περίπτωση οχημάτων που φέρουν όλες τις απαραίτητες δηλώσεις επαλήθευσης «CE», όπως προβλέπει το άρθρο 18, τα κριτήρια που μπορεί να επαληθεύει η εθνική αρχή για την ασφάλεια προκειμένου να χορηγήσει έγκριση για θέση σε λειτουργία μπορεί να αφορούν μόνο:~~

~~— την τεχνική συμβατότητα μεταξύ των σχετικών υποσυστημάτων του οχήματος και της ασφαλούς ενσωμάτωσής τους, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1,~~

~~— την τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του σχετικού δικτύου,~~

~~— τους εθνικούς κανόνες που εφαρμόζονται στα ανοικτά σημεία,~~

~~— τους εθνικούς κανόνες που ισχύουν για τις ειδικές περιπτώσεις που προσδιορίζονται δεόντως στις οικείες ΤΠΑ.~~

~~Άρθρο 23~~

~~Συμπληρωματικές εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία των σιδηροδρομικών οχημάτων που πληρούν τις ΤΠΑ~~

~~1. Δεν απαιτείται περαιτέρω έγκριση για θέση σε λειτουργία για τα οχήματα τα οποία τηρούν πλήρως τις ΤΠΑ και καλύπτουν όλες τις πτυχές των σχετικών υποσυστημάτων χωρίς ειδικές περιπτώσεις και χωρίς ανοικτά σημεία που αφορούν αυστηρά την τεχνική συμβατότητα μεταξύ οχημάτων και δικτύων, εφόσον κινούνται σε δίκτυα που τηρούν τις ΤΠΑ στα λοιπά κράτη μέλη ή υπό τους όρους που καθορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΑ.~~

~~2. Όσον αφορά οχήματα τα οποία έχουν εγκριθεί για θέση σε λειτουργία σύμφωνα με το άρθρο 22 αλλά δεν εμπίπτουν στην παράγραφο 1, τα κράτη μέλη αποφασίζουν εάν απαιτούνται στο έδαφός τους πρόσθετες εγκρίσεις. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζονται οι παράγραφοι 3 έως 7.~~

~~3. Ο αιτών υποβάλλει στην εθνική αρχή για την ασφάλεια φάκελο που αφορά το όχημα ή τον τύπο οχήματος και την προβλεπόμενη χρήση στο δίκτυο. Ο φάκελος περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:~~

~~α) πιστοποίηση του ότι η θέση σε λειτουργία του σιδηροδρομικού οχήματος έχει εγκριθεί σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 22~~

~~β) αντίγραφο του τεχνικού φακέλου κατά το παράρτημα VI. Περιλαμβάνονται, εν προκειμένω, για τα οχήματα που διαθέτουν καταγραφείς δεδομένων, οι πληροφορίες~~

~~για τη διαδικασία συλλογής δεδομένων η οποία επιτρέπει την εκτύπωση και την αξιολόγηση, εφόσον οι πληροφορίες αυτές δεν είναι εναρμονισμένες με βάση τις αντίστοιχες ΤΠΑ.~~

~~γ) τα μητρώα όπου εμφανίζονται το ιστορικό της συντήρησης του οχήματος και, ενδεχομένως, οι τεχνικές τροποποιήσεις που έχουν επέλθει μετά την έγκριση.~~

~~δ) τα τεχνικά και επιχειρησιακά χαρακτηριστικά που αποδεικνύουν ότι το όχημα είναι συμβατό με τις υποδομές και τις σταθερές εγκαταστάσεις (συμπεριλαμβανομένων των κλιματικών συνθηκών, του συστήματος ενεργειακής τροφοδότησης, του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου χειρισμού, του εύρους τροχιάς και του περιτυπώματος υποδομής, του μέγιστου φορτίου στον άξονα και των λοιπών περιορισμών του δικτύου).~~

~~4. Τα κριτήρια που εξετάζουν οι αρχές για την ασφάλεια περιορίζονται αυστηρά:~~

~~στην τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του σχετικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των εθνικών κανόνων που εφαρμόζονται στα ανοικτά σημεία που απαιτούνται για να εξασφαλιστεί η συμβατότητα,~~

~~στους εθνικούς κανόνες τους ισχύοντες για τις ειδικές περιπτώσεις που προσδιορίζονται δεόντως στις οικείες ΤΠΑ.~~

~~5. Η εθνική αρχή για την ασφάλεια έχει τη δυνατότητα να ζητήσει να υποβληθούν συμπληρωματικές πληροφορίες, για αναλύσεις κινδύνου που θα πραγματοποιηθούν σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 3 στοιχείο α) της οδηγίας 2004/49/ΕΚ ή για δοκιμές που θα εκτελεστούν στο δίκτυο για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των στοιχείων που σημειώνονται στην παράγραφο 4. Ωστόσο, μετά την έκδοση του εγγράφου αναφοράς του άρθρου 27 της παρούσας οδηγίας, η εθνική αρχή για την ασφάλεια μπορεί να διενεργεί την εν λόγω επαλήθευση μόνο βάσει των εθνικών κανόνων των ομάδων Β ή Γ που εμφανίζονται στο εν λόγω έγγραφο.~~

~~6. Η εθνική αρχή για την ασφάλεια καθορίζει, κατόπιν διαβουλεύσεως με τον αιτούντα, την έκταση και το περιεχόμενο των συμπληρωματικών πληροφοριών, αναλύσεων κινδύνου ή δοκιμών που ζητούνται. Ο διαχειριστής υποδομής, σε συνεννόηση με τον αιτούντα, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να εξασφαλίσει τη διενέργεια δοκιμών εντός τριών μηνών από την αίτηση. Όταν χρειασθεί, η εθνική αρχή ασφαλείας λαμβάνει μέτρα για τη διενέργεια των δοκιμών.~~

~~7. Κάθε αίτηση έγκρισης για θέση σε λειτουργία που υποβάλλεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου αποτελεί το αντικείμενο απόφασης της εθνικής αρχής για την ασφάλεια, η οποία λαμβάνεται το ταχύτερο δυνατό και το αργότερο:~~

~~α) δύο μήνες από την υποβολή του φακέλου της παραγράφου 3.~~

~~β) κατά περίπτωση, ένα μήνα από την υποβολή των τυχόν πρόσθετων πληροφοριών που ζητεί η εθνική αρχή για την ασφάλεια.~~

~~γ) κατά περίπτωση, ένα μήνα από την υποβολή των αποτελεσμάτων τυχόν δοκιμών που ζητεί η εθνική αρχή για την ασφάλεια.~~

#### ~~Άρθρο 24~~

### ~~Πρώτη έγκριση για τη θέση σε λειτουργία οχημάτων που δεν τηρούν τις ΤΠΑ~~

~~1. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται στα οχήματα τα οποία δεν τηρούν όλες τις σχετικές ΤΠΑ οι οποίες ισχύουν κατά τη στιγμή που αυτά τίθενται σε λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων των~~

~~οχημάτων που υπόκεινται σε παρεκκλίσεις ή όταν σημαντικό μέρος των βασικών απαιτήσεων δεν καθορίζεται σε μία ή περισσότερες ΤΠΑ.~~

~~2. Η πρώτη έγκριση χορηγείται από μια εθνική αρχή για την ασφάλεια ως εξής:~~

~~για τις τεχνικές πτυχές που καλύπτει μια ΤΠΑ, εάν υπάρχουν, εφαρμόζεται η διαδικασία επαλήθευσης «CE».~~

~~για τις άλλες τεχνικές πτυχές, εφαρμόζονται οι εθνικοί κανόνες οι οποίοι κοινοποιούνται βάσει του άρθρου 17 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας και του άρθρου 8 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.~~

~~Αυτή η πρώτη έγκριση είναι έγκυρη μόνο στο δίκτυο του κράτους μέλους το οποίο τη χορηγεί.~~

## **Άρθρο 25**

### **Πρόσθετες εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία οχημάτων που δεν τηρούν τις ΤΠΑ**

~~1. Όσον αφορά οχήματα τα οποία έχουν εγκριθεί για θέση σε λειτουργία σε ένα κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 12, ή το άρθρο 24, τα άλλα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν σύμφωνα με το παρόν άρθρο κατά πόσον απαιτούνται στο έδαφός τους πρόσθετες εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία.~~

~~2. Ο αιτών υποβάλλει στην εθνική αρχή για την ασφάλεια τεχνικό φάκελο που αφορά το όχημα ή τον τύπο οχήματος, αναφέροντας λεπτομέρειες για την προβλεπόμενη λειτουργία του στο δίκτυο. Ο φάκελος περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:~~

~~α) αποδεικτικά στοιχεία ότι για τη θέση σε λειτουργία του οχήματος εδόθη έγκριση σε άλλο κράτος μέλος καθώς και τεκμηρίωση για τη διαδικασία που ακολουθήθηκε προκειμένου να αποδειχθεί ότι το όχημα πληροί τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας και, επιπλέον, ενδεχομένως, πληροφορίες για τις παρεκκλίσεις που εξασφαλιστήκαν ή χορηγήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 9.~~

~~β) τα τεχνικά δεδομένα, το πρόγραμμα συντήρησης και τα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά. Περιλαμβάνονται, εν προκειμένω, για τα οχήματα που διαθέτουν καταγραφείς δεδομένων, οι πληροφορίες για τη διαδικασία συλλογής δεδομένων η οποία επιτρέπει την εκτύπωση και την αξιολόγηση, όπως προβλέπεται στο άρθρο 20, παράγραφος 2, στοιχείο γ), της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.~~

~~γ) τα μητρώα όπου εμφανίζονται το ιστορικό της επιχειρησιακής του λειτουργίας, της συντήρησής του και, ενδεχομένως, οι τεχνικές τροποποιήσεις που έχουν επέλθει μετά την έγκριση.~~

~~δ) τα τεχνικά και επιχειρησιακά χαρακτηριστικά που αποδεικνύουν ότι το όχημα είναι συμβατό με τις υποδομές και τις σταθερές εγκαταστάσεις (συμπεριλαμβανομένων των κλιματικών συνθηκών, του συστήματος ενεργειακής τροφοδότησης, του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου χειρισμού, του εύρους τροχιάς και του περιτυπώματος υποδομής, του μέγιστου φορτίου στον άξονα και των λοιπών περιορισμών του δικτύου).~~

~~3. Τα δεδομένα κατά την παράγραφο 2 στοιχεία α) και β), δεν είναι δυνατόν να αμφισβητηθούν από την εθνική αρχή για την ασφάλεια, εκτός εάν αυτή είναι σε θέση να αποδείξει, με την επιφύλαξη του άρθρου 16, την ύπαρξη σημαντικού κινδύνου σε επίπεδο ασφαλείας. Μετά την έκδοση του εγγράφου αναφοράς κατά το άρθρο 27, η εθνική αρχή για την ασφάλεια δεν μπορεί να επικαλεστεί συναφώς κανόνα της ομάδας Α που εμφανίζεται στο εν λόγω έγγραφο.~~

4. Η εθνική αρχή για την ασφάλεια έχει τη δυνατότητα να ζητήσει να υποβληθούν συμπληρωματικές πληροφορίες, για αναλύσεις κινδύνου που θα πραγματοποιηθούν σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 3 στοιχείο α) της οδηγίας 2004/49/EK ή για δοκιμές που θα εκτελεστούν στο δίκτυο για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των στοιχείων στα οποία αναφέρεται η παράγραφος 2 στοιχεία γ) και δ) του παρόντος άρθρου, προς τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες οι οποίοι έχουν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας 2004/49/EK ή το άρθρο 17 της παρούσας οδηγίας. Ωστόσο, μετά την έκδοση του εγγράφου αναφοράς του άρθρου 27 της παρούσας οδηγίας, η εθνική αρχή για την ασφάλεια μπορεί να διενεργεί την εν λόγω επαλήθευση μόνο βάσει των εθνικών κανόνων των ομάδων Β ή Γ που εμφανίζονται στο εν λόγω έγγραφο.

Η εθνική αρχή για την ασφάλεια καθορίζει, κατόπιν διαβουλεύσεως με τον αιτούντα, την έκταση και το περιεχόμενο των συμπληρωματικών πληροφοριών, αναλύσεων κινδύνου ή δοκιμών που ζητούνται. Ο διαχειριστής υποδομής, σε συνεννόηση με τον αιτούντα, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να εξασφαλίσει τη διενέργεια δοκιμών εντός τριών μηνών από την αίτηση. Όταν χρειασθεί, η εθνική αρχή ασφαλείας λαμβάνει μέτρα για τη διενέργεια των δοκιμών.

5. Κάθε αίτηση έγκρισης για θέση σε λειτουργία που υποβάλλεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου αποτελεί το αντικείμενο απόφασης της εθνικής αρχής για την ασφάλεια, η οποία λαμβάνεται το ταχύτερο δυνατό και το αργότερο:

α) τέσσερις μήνες από την υποβολή του τεχνικού φακέλου κατά την παράγραφο 2·

β) κατά περίπτωση, δύο μήνες από την υποβολή των συμπληρωματικών πληροφοριών ή αναλύσεων επικινδυνότητας που ζητήθηκαν από την εθνική αρχή για την ασφάλεια σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4·

γ) κατά περίπτωση, δύο μήνες από την υποβολή των αποτελεσμάτων δοκιμών που ζητήθηκαν από την εθνική αρχή για την ασφάλεια σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

#### Άρθρο ~~2226~~

Έγκριση  διάθεσης οχήματος στην αγορά  ~~τύπων οχημάτων~~

1.  Ο Οργανισμός  Τα κράτη μέλη μπορούν  χορηγεί εγκρίσεις για τη διάθεση οχήματος στην αγορά  να εγκρίνουν τύπους ~~οχημάτων~~.

↓ νέο

Ο Οργανισμός παρέχει λεπτομερή καθοδήγηση ως προς τον τρόπο λήψης της έγκρισης για τη διάθεση οχήματος στην αγορά. Στους αιτούντες παρέχεται δωρεάν έγγραφο με οδηγίες για την υποβολή αιτήσεων που περιγράφει και επεξηγεί τις απαιτήσεις για τις εγκρίσεις για τη διάθεση οχήματος στην αγορά και απαριθμεί τα απαιτούμενα έγγραφα. Οι εθνικές αρχές ασφαλείας και ο Οργανισμός συνεργάζονται όσον αφορά τη διάδοση των εν λόγω πληροφοριών.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

2. Ωστόσο, εάν  ο Οργανισμός  ένα κράτος μέλος  χορηγήσει έγκριση για τη διάθεση οχήματος στην αγορά  χορηγεί έγκριση σε ένα όχημα, χορηγεί ταυτόχρονα έγκριση  για τη διάθεση του αντίστοιχου τύπου οχήματος στην αγορά  και στον τύπο του οχήματος.

↓ νέο

3. Όχημα σύμφωνο με τύπο οχήματος για τον οποίο έχει ήδη χορηγηθεί έγκριση διάθεσης τύπου οχήματος στην αγορά, λαμβάνει χωρίς περαιτέρω ελέγχους έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά βάσει δήλωσης συμμόρφωσης προς τον εν λόγω τύπο που υποβάλλει ο αιτών.

↓ 2008/57/EK

~~3. Όχημα που είναι σύμφωνο προς τύπο ο οποίος έχει ήδη εγκριθεί σε ένα κράτος μέλος εγκρίνεται από το εν λόγω κράτος μέλος βάσει δήλωσης συμμόρφωσης προς τον τύπο αυτόν, υποβαλλόμενης από τον αιτούντα, χωρίς άλλους ελέγχους. Ωστόσο, εάν έχουν τροποποιηθεί οι σχετικές διατάξεις των ΤΠΔ και των εθνικών κανόνων βάσει των οποίων εγκρίθηκε τύπος οχήματος, τα κράτη μέλη αποφασίζουν εάν οι ήδη χορηγηθείσες εγκρίσεις τύπου εξακολουθούν να ισχύουν ή εάν πρέπει να ανανεωθούν. Τα κριτήρια τα οποία εφαρμόζει μια εθνική αρχή για την ασφάλεια στην περίπτωση ανανεωμένης έγκρισης τύπου επιτρέπεται να αφορούν μόνον τους τροποποιηθέντες κανόνες. Η ανανέωση της έγκρισης τύπου δεν επηρεάζει τις εγκρίσεις οχημάτων οι οποίες έχουν ήδη χορηγηθεί βάσει προηγουμένως εγκεκριμένων τύπων.~~

↓ νέο

4. Σε περίπτωση αλλαγών σε οιοσδήποτε συναφείς διατάξεις των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων, βάσει των οποίων χορηγήθηκε έγκριση διάθεσης τύπου οχήματος στην αγορά, η ΤΠΔ ή ο εθνικός κανόνας προσδιορίζουν εάν η ήδη χορηγηθείσα έγκριση διάθεσης του εν λόγω τύπου οχήματος στην αγορά παραμένει σε ισχύ ή χρήζει ανανέωσης. Εάν χρήζει ανανέωσης, οι έλεγχοι του Οργανισμού δύνανται να αφορούν μόνο τους κανόνες που υπέστησαν αλλαγή. Η ανανέωση της έγκρισης διάθεσης τύπου οχήματος στην αγορά δεν επηρεάζει τις ήδη χορηγηθείσες εγκρίσεις διάθεσης στην αγορά οχημάτων βάσει της προηγούμενης έγκρισης διάθεσης του εν λόγω τύπου οχήματος στην αγορά.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

~~54. Το υπόδειγμα της Η δήλωσης συμμόρφωσης προς τον τύπο συντάσσεται θεσπίζεται ⇒ σύμφωνα με την απόφαση 2010/713/ΕΕ  από την Επιτροπή μέχρι τις 19 Ιουλίου 2009 βάσει σχεδίου που καταρτίζει ο Οργανισμός και σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παρατίθεται το άρθρο 29 παράγραφος 3.~~

~~65. Η δήλωση συμμόρφωσης προς τον τύπο συντάσσεται  καταρτίζεται:~~

α) για τα οχήματα που ~~επρούν~~ πληρούν τις ΤΠΔ, σύμφωνα με τις διαδικασίες επαλήθευσης των σχετικών ΤΠΔ·



~~β) για τα οχήματα που δεν τηρούν τις ΤΠΔ, σύμφωνα με τις διαδικασίες επαλήθευσης που ορίζονται στις ενότητες Δ ή Ε της απόφασης 93/465/ΕΟΚ. Η Επιτροπή ακολουθεί, αναλόγως, ειδική διαδικασία επαλήθευσης, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3.~~

↓ νέο

β) για τα οχήματα που δεν πληρούν τις ΤΠΔ, σύμφωνα με τις διαδικασίες επαλήθευσης που ορίζονται στις ενότητες Β+Δ και Β+ΣΤ της απόφασης 768/2008/ΕΚ. Κατά περίπτωση, η Επιτροπή είναι δυνατόν να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για να θεσπίσει κατά περίπτωση ενότητες διαδικασιών επαλήθευσης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης η οποία αναφέρεται στο άρθρο 48 παράγραφος 3.

↓ 2008/57/ΕΚ

~~6. Ο αιτών μπορεί να ζητεί ταυτόχρονα χορήγηση αδείας τύπου σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη. Στην περίπτωση αυτή, οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια συνεργάζονται με στόχο την απλούστευση της διαδικασίας και την ελαχιστοποίηση των διοικητικών προσπαθειών.~~

↓ 2008/57/ΕΚ (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

~~7. Οι χορηγήσεις εγκρίσεων τύπου ⇒ Η έγκριση διάθεσης τύπου οχήματος στην αγορά ⇐ καταχωρίζεται στο ευρωπαϊκό μητρώο ~~εγκεκριμένων~~ ⇒ εγκρίσεων διάθεσης τύπων οχημάτων στην αγορά ⇐ ~~τύπων οχημάτων~~ του άρθρου 4434. Το μητρώο αυτό διευκρινίζει το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη στο οποίο/στα οποία έχει εγκριθεί τύπος οχήματος.~~

↓ 2008/57/ΕΚ

#### Άρθρο 27

#### Ταξινόμηση των εθνικών κανόνων

~~1. Προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικασία έγκρισης για θέση σε λειτουργία των οχημάτων στα οποία αναφέρεται το άρθρο 25, οι εθνικοί κανόνες κατατάσσονται σύμφωνα με το παράρτημα VII.~~

~~2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 30 παράγραφος 3, μέχρι τις 19 Ιανουαρίου 2009 το αργότερο, ο Οργανισμός επανεξετάζει τις παραμέτρους του τμήματος 1 του παραρτήματος VII και διατυπώνει τις κατάλληλες συστάσεις προς την Επιτροπή.~~

~~3. Ο Οργανισμός καταρτίζει σύσταση για έγγραφο αναφοράς με διασταυρωμένες αναφορές σε όλους τους εθνικούς κανόνες που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη για τη θέση οχημάτων σε κυκλοφορία. Για την εργασία αυτή οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια συνεργάζονται με τον Οργανισμό.~~

~~4. Βάσει της σύστασης του Οργανισμού και σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3, η Επιτροπή εκδίδει το έγγραφο αναφοράς καθώς και κάθε απόφαση σχετική με την προσαρμογή του στα πρόσφατα δεδομένα.~~

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

### ~~ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ~~ ☒ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ☒

↓ 2008/57/EK

#### ~~Άρθρο 28~~

#### ~~Διακοινωμένοι οργανισμοί~~

~~1. Τα κράτη μέλη διακοινώνουν στην Επιτροπή και στα υπόλοιπα κράτη μέλη τους οργανισμούς οι οποίοι έχουν επιφορτιστεί με την εφαρμογή της διαδικασίας αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας για χρήση η οποία προβλέπεται στο άρθρο 13 και της διαδικασίας επαλήθευσης που προβλέπεται στο άρθρο 18, αναφέροντας τον τομέα αρμοδιότητας του καθενός και τον αριθμό ταυτοποίησης τον οποίο προηγουμένως έχει λάβει από την Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης τον κατάλογο των εν λόγω οργανισμών με τον αριθμό ταυτοποίησής τους και τους τομείς αρμοδιότητάς τους και εξασφαλίζει την προσαρμογή του καταλόγου στα πρόσφατα δεδομένα.~~

~~2. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τα κριτήρια του παραρτήματος VIII για την αξιολόγηση των προς διακοίνωση οργανισμών. Οι οργανισμοί που πληρούν τα κριτήρια αξιολόγησης τα οποία προβλέπονται στα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα τεκμαίρεται ότι ανταποκρίνονται στα προαναφερθέντα κριτήρια.~~

~~3. Ένα κράτος μέλος αποσύρει την έγκριση που έχει χορηγήσει σε οργανισμό ο οποίος δεν πληροί πλέον τα κριτήρια αξιολόγησης του παραρτήματος VIII. Ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.~~

~~4. Εάν ένα κράτος μέλος ή η Επιτροπή κρίνει ότι ένας οργανισμός κοινοποιημένος από άλλο κράτος μέλος δεν πληροί τα κριτήρια του παραρτήματος VIII, η Επιτροπή αρχίζει διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η Επιτροπή ενημερώνει το εν λόγω κράτος μέλος για κάθε τροποποίηση που απαιτείται προκειμένου ο κοινοποιημένος οργανισμός να μπορέσει να διατηρήσει το καθεστώς το οποίο του έχει αναγνωριστεί.~~

~~5. Η Επιτροπή συγκροτεί ομάδα συντονισμού των κοινοποιημένων οργανισμών (εφεξής καλούμενη «ομάδα συντονισμού»), η οποία συζητεί όλα τα ζητήματα τα σχετικά με την εφαρμογή των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης του άρθρου 13 και της διαδικασίας επαλήθευσης του άρθρου 18 ή με την εφαρμογή των ΤΠΔ στον τομέα αυτό. Στις εργασίες της ομάδας συντονισμού οι εκπρόσωποι των κρατών μελών μπορούν να συμμετέχουν ως παρατηρητές.~~

~~Η Επιτροπή και οι παρατηρητές ενημερώνουν την επιτροπή του άρθρου 29 σχετικά με τις εργασίες που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της ομάδας συντονισμού. Η Επιτροπή, εφόσον απαιτείται, προτείνει τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίλυση των προβλημάτων. Εφόσον απαιτείται, ο συντονισμός των κοινοποιημένων οργανισμών επιτελείται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 30 παράγραφος 4.~~

~~6. Με την πρώτη από τις εκθέσεις στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 39, εξετάζεται επίσης η εφαρμογή των κριτηρίων του παραρτήματος VIII, και, εφόσον απαιτείται, προτείνονται κατάλληλα μέτρα.~~

↓ νέο

### Άρθρο 23

#### **Κοινοποίηση**

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη τους οργανισμούς που έχουν λάβει έγκριση για την εκτέλεση καθηκόντων αξιολόγησης της συμμόρφωσης ως τρίτοι στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας.

### Άρθρο 24

#### **Κοινοποιούσες αρχές**

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν κοινοποιούσα αρχή η οποία είναι υπεύθυνη για τον καθορισμό και τη διεξαγωγή των αναγκαίων διαδικασιών αξιολόγησης και κοινοποίησης των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης και για την παρακολούθηση των κοινοποιημένων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης με τις διατάξεις των άρθρων 27 έως 29.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν ότι η αξιολόγηση και η παρακολούθηση στις οποίες αναφέρεται η παράγραφος 1 διεξάγονται από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης, κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 και σύμφωνα με αυτόν.

3. Εφόσον η κοινοποιούσα αρχή εκχωρήσει ή αναθέσει με άλλο τρόπο την αξιολόγηση, την κοινοποίηση ή την παρακολούθηση κατά την παράγραφο 1 σε οργανισμό που δεν είναι κρατική υπηρεσία, ο εν λόγω οργανισμός οφείλει να είναι νομικό πρόσωπο και να συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 25. Ο εν λόγω οργανισμός προχωρεί στις διευθετήσεις που απαιτούνται για την κάλυψη των ευθυνών που προκύπτουν από τις δραστηριότητές του.

4. Η κοινοποιούσα αρχή αναλαμβάνει πλήρως την ευθύνη για τα καθήκοντα που εκτελεί ο οργανισμός που αναφέρεται στην παράγραφο 3.

### Άρθρο 25

#### **Απαιτήσεις σχετικά με τις κοινοποιούσες αρχές**

1. Η σύσταση της κοινοποιούσας αρχής πραγματοποιείται κατά τρόπο που δεν συνεπάγεται σύγκρουση συμφερόντων με τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

2. Η κοινοποιούσα αρχή οργανώνεται και λειτουργεί έτσι ώστε να διασφαλίζει την αντικειμενικότητα και την αμεροληψία των δραστηριοτήτων της.

3. Η κοινοποιούσα αρχή οργανώνεται κατά τρόπον ώστε κάθε απόφαση που αφορά την κοινοποίηση του οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης να λαμβάνεται από αρμόδια πρόσωπα, άλλα από τα πρόσωπα που διενήργησαν την αξιολόγηση.

4. Η κοινοποιούσα αρχή δεν προσφέρει ούτε παρέχει δραστηριότητες που εκτελούνται από τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης, ούτε προσφέρει συμβουλευτικές υπηρεσίες σε εμπορική ή ανταγωνιστική βάση.

5. Η κοινοποιούσα αρχή εξασφαλίζει την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που λαμβάνει.

6. Η κοινοποιούσα αρχή διαθέτει επαρκές και ικανό προσωπικό για τη σωστή εκτέλεση των καθηκόντων της.

#### Άρθρο 26

##### **Υποχρέωση ενημέρωσης για τις κοινοποιούμενες αρχές**

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τις διαδικασίες τους για την αξιολόγηση και την κοινοποίηση των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης και την παρακολούθηση των κοινοποιημένων οργανισμών και σχετικά με τυχόν αλλαγές στις πληροφορίες αυτές.

Η Επιτροπή δημοσιοποιεί αυτές τις πληροφορίες.

#### Άρθρο 27

##### **Απαιτήσεις σχετικά με τους κοινοποιημένους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης**

1. Για τους σκοπούς της κοινοποίησης, κάθε οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης πληροί τις απαιτήσεις των παραγράφων 2 έως 7 και των άρθρων 28 και 29. Οι εν λόγω απαιτήσεις ισχύουν επίσης και για τους οργανισμούς που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4.

2. Ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης συνιστάται βάσει της εθνικής νομοθεσίας και διαθέτει νομική προσωπικότητα.

3. Ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης είναι σε θέση να εκτελεί όλα τα σχετικά με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί βάσει των συναφών ΤΠΔ για τις οποίες έχει κοινοποιηθεί, είτε πρόκειται για καθήκοντα που εκτελούνται από τον ίδιο τον οργανισμό αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή εξ ονόματός του και υπ' ευθύνη του.

Ανά πάσα στιγμή και για κάθε διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης και για κάθε είδος ή κατηγορία προϊόντων για τα οποία έχει κοινοποιηθεί, ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης έχει στη διάθεσή του:

α) το αναγκαίο προσωπικό με τις τεχνικές γνώσεις και την επαρκή και κατάλληλη πείρα για την εκτέλεση των καθηκόντων αξιολόγησης της συμμόρφωσης·

β) τις αναγκαίες περιγραφές των διαδικασιών σύμφωνα με τις οποίες διενεργείται η αξιολόγηση συμμόρφωσης και εξασφαλίζεται η διαφάνεια και η δυνατότητα αναπαραγωγής αυτών των διαδικασιών. Διαθέτει τις κατάλληλες πολιτικές και τις διαδικασίες για το διαχωρισμό των καθηκόντων που εκτελεί ως κοινοποιημένος οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης και από οιαδήποτε άλλη δραστηριότητα·

γ) τις αναγκαίες διαδικασίες για να ασκεί τις δραστηριότητές του, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος μιας επιχείρησης, τον τομέα δραστηριοποίησής της, τη δομή της, τον βαθμό πολυπλοκότητας της τεχνολογίας του προϊόντος και τον μαζικό ή εν σειρά χαρακτήρα της παραγωγικής διαδικασίας.

Διαθέτει τα αναγκαία μέσα για να εκτελεί τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και έχει πρόσβαση σε όλο τον αναγκαίο εξοπλισμό ή εγκαταστάσεις.

4. Ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης συνάπτει ασφάλεια αστικής ευθύνης, αν η ευθύνη αυτή δεν καλύπτεται από το κράτος βάσει του εθνικού δικαίου ή αν η αξιολόγηση της συμμόρφωσης δεν πραγματοποιείται υπό την άμεση ευθύνη του κράτους μέλους.

5. Το προσωπικό του οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης δεσμεύεται να τηρεί το επαγγελματικό απόρρητο για κάθε πληροφορία που περιέρχεται σε γνώση του κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του σύμφωνα με την συναφή ΤΠΔ ή σχετική εκτελεστική διάταξη του εθνικού δικαίου, εξαιρουμένης της σχέσης με τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο διεξάγονται οι δραστηριότητες του οργανισμού. Τα δικαιώματα κυριότητας προστατεύονται.

6. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης συμμετέχουν στις σχετικές δραστηριότητες τυποποίησης και στις δραστηριότητες της ομάδας συντονισμού των κοινοποιημένων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, η οποία έχει συσταθεί δυνάμει της σχετικής ενωσιακής νομοθεσίας, ή εξασφαλίζουν ότι το προσωπικό αξιολόγησης ενημερώνεται για τις δραστηριότητες αυτές, και εφαρμόζουν ως γενικές οδηγίες τις διοικητικές αποφάσεις και τα έγγραφα που είναι το αποτέλεσμα των εργασιών της εν λόγω ομάδας.

7. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης συμμετέχουν στις δραστηριότητες της ειδικής ομάδας εργασίας για το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS), που έχει συγκροτηθεί βάσει του άρθρου 25 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../... [σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων], ή εξασφαλίζουν ότι το προσωπικό αξιολόγησης ενημερώνεται για τις δραστηριότητες αυτές. Τηρούν τις κατευθυντήριες οδηγίες που προκύπτουν ως αποτέλεσμα των εργασιών της εν λόγω ομάδας. Εάν θεωρήσουν ότι η εφαρμογή τους είναι ακατάλληλη ή αδύνατη, οι οικείοι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους προς συζήτηση στην ειδική ομάδα εργασίας για το ERTMS με στόχο την συνεχή βελτίωση των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών.

#### *Άρθρο 28*

### **Αμεροληψία των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης**

1. Ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης είναι ανεξάρτητο τρίτο μέρος σε σχέση με τον οργανισμό, τον κατασκευαστή ή το προϊόν που αξιολογεί.

Ένας οργανισμός ο οποίος ανήκει σε ένωση επιχειρήσεων ή επαγγελματική ομοσπονδία που εκπροσωπεί τις επιχειρήσεις οι οποίες συμμετέχουν στον σχεδιασμό, την κατασκευή, την παροχή, τη συναρμολόγηση, τη χρήση ή τη συντήρηση των προϊόντων που αξιολογεί, μπορεί να θεωρείται οργανισμός αξιολόγησης, υπό την προϋπόθεση ότι είναι αποδεδειγμένες η ανεξαρτησία του και η απουσία σύγκρουσης συμφερόντων.

2. Εξασφαλίζεται η αμεροληψία του οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης, των διευθυντικών στελεχών του και του προσωπικού αξιολόγησης.

3. Ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης, τα διευθυντικά του στελέχη και το προσωπικό που είναι αρμόδιο για την εκτέλεση των καθηκόντων αξιολόγησης της συμμόρφωσης δεν είναι ο σχεδιαστής, ο κατασκευαστής, ο προμηθευτής, ο εγκαταστάτης, ο αγοραστής, ο ιδιοκτήτης, ο χρήστης ή ο συντηρητής των προϊόντων που αξιολογούν, ούτε εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος των ανωτέρω. Αυτό δεν αποκλείει τη χρήση αξιολογημένων προϊόντων που είναι αναγκαία για τις λειτουργίες του οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή τη χρήση των προϊόντων για προσωπικούς σκοπούς.

4. Ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης, τα διευθυντικά του στελέχη και το προσωπικό που είναι αρμόδιο για την εκτέλεση των καθηκόντων αξιολόγησης της συμμόρφωσης δεν εμπλέκονται άμεσα στο σχεδιασμό, την παραγωγή ή την κατασκευή, την

εμπορία, την εγκατάσταση, τη χρήση ή τη συντήρηση των εν λόγω προϊόντων, ούτε εκπροσωπούν μέρη που εμπλέκονται στις δραστηριότητες αυτές. Επίσης, δεν αναλαμβάνουν καμία δραστηριότητα που μπορεί να θίξει την ανεξάρτητη κρίση και την ακεραιότητά τους σε σχέση με τις δραστηριότητες αξιολόγησης για τις οποίες είναι κοινοποιημένοι. Τούτο ισχύει ιδίως για τις συμβουλευτικές υπηρεσίες.

5. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης εξασφαλίζουν ότι οι δραστηριότητες των θυγατρικών ή των υπεργολάβων δεν επηρεάζουν την εμπιστευτικότητα, την αντικειμενικότητα και την αμεροληψία των δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

6. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης και το προσωπικό τους εκτελούν τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης με τη μεγαλύτερη επαγγελματική ακεραιότητα και την απαιτούμενη τεχνική επάρκεια στον συγκεκριμένο τομέα και είναι απαλλαγμένοι από κάθε πίεση και προτροπή, κυρίως οικονομική, που θα ήταν δυνατόν να επηρεάσει την κρίση τους ή τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων τους αξιολόγησης της συμμόρφωσης, ιδίως από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που έχουν συμφέρον από τα αποτελέσματα των εν λόγω δραστηριοτήτων.

#### *Άρθρο 29*

### **Προσωπικό των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης**

1. Το προσωπικό που είναι αρμόδιο για τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης διαθέτει τα ακόλουθα προσόντα:

α) πλήρη τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση, η οποία καλύπτει όλα τα καθήκοντα αξιολόγησης της συμμόρφωσης για τα οποία έχει κοινοποιηθεί ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης·

β) επαρκή γνώση των απαιτήσεων των αξιολογήσεων που πρέπει να διενεργήσει και επαρκές κύρος για την εκτέλεση των εν λόγω αξιολογήσεων·

γ) κατάλληλες γνώσεις και κατανόηση των βασικών απαιτήσεων, των εφαρμοστέων εναρμονισμένων προτύπων και των σχετικών διατάξεων της ενωσιακής νομοθεσίας και των κανονισμών εφαρμογής της·

δ) την απαιτούμενη ικανότητα να καταρτίζει τα πιστοποιητικά, τα πρακτικά και τις εκθέσεις που αποδεικνύουν τη διεξαγωγή των αξιολογήσεων.

2. Η αμοιβή των διευθυντικών στελεχών και του προσωπικού του οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης δεν εξαρτάται από τον αριθμό των διεξαχθεισών αξιολογήσεων ή από τα αποτελέσματα των αξιολογήσεων αυτών.

#### *Άρθρο 30*

### **Τεκμήριο συμμόρφωσης οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης**

Αν ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης αποδείξει ότι πληροί τα κριτήρια που ορίζονται στα σχετικά εναρμονισμένα πρότυπα ή σε μέρη αυτών, τα στοιχεία των οποίων έχουν δημοσιευτεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, τότε τεκμαίρεται ότι συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις των άρθρων 27 έως 29, εφόσον τα εφαρμοστέα εναρμονισμένα πρότυπα καλύπτουν τις εν λόγω απαιτήσεις.

#### *Άρθρο 31*

### **Θυγατρικές και υπεργολάβοι κοινοποιημένων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης**

1. Όταν ο κοινοποιημένος οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης αναθέτει υπεργολαβικά συγκεκριμένα καθήκοντα που συνδέονται με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή προσφεύγει σε θυγατρική, εξασφαλίζει ότι ο υπεργολάβος ή η θυγατρική πληροί τις απαιτήσεις των άρθρων 27 έως 29 και ενημερώνει σχετικά την κοινοποιούσα αρχή.

2. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί αναλαμβάνουν πλήρως την ευθύνη για τα καθήκοντα που εκτελούν οι υπεργολάβοι ή οι θυγατρικές, όπου κι αν είναι εγκατεστημένοι.

3. Οι δραστηριότητες μπορούν να ανατίθενται σε υπεργολάβο ή να διεξάγονται από θυγατρική μόνον αφού συμφωνήσει ο πελάτης.

4. Ο κοινοποιημένος οργανισμός τηρεί στη διάθεση της κοινοποιούσας αρχής τα έγγραφα σχετικά με την αξιολόγηση των προσόντων του υπεργολάβου ή της θυγατρικής και σχετικά με τις εργασίες που διεξήγαγε ο υπεργολάβος ή η θυγατρική δυνάμει της συναφούς ΤΠΔ.

### **Άρθρο 32**

#### **Διαπιστευμένα εσωτερικά όργανα**

1. Η αιτούσα επιχείρηση είναι δυνατόν να χρησιμοποιήσει διαπιστευμένο εσωτερικό όργανο για την εκτέλεση δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης με στόχο την εφαρμογή των διαδικασιών που καθορίζονται στις ενότητες A1, A2, Γ1 ή Γ2 του παραρτήματος II της απόφασης 768/2008/EK και στις ενότητες CA1 και CA2 του παραρτήματος I της απόφασης 2010/713/EK. Το όργανο αυτό αποτελεί χωριστό, ευδιάκριτο μέρος της αιτούσας επιχείρησης και δεν συμμετέχει στο σχεδιασμό, την παραγωγή, τον εφοδιασμό, την εγκατάσταση, τη χρήση ή τη συντήρηση των προϊόντων που αξιολογεί αυτό το όργανο.

2. Το διαπιστευμένο εσωτερικό όργανο πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

α) είναι διαπιστευμένο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008·

β) το όργανο και το προσωπικό του έχουν αναγνωρίσιμη οργανωτική δομή και μεθόδους αναφοράς εντός της επιχείρησης στην οποία ανήκουν, οι οποίες εξασφαλίζουν την αμεροληψία τους και την αποδεικνύουν στο σχετικό εθνικό οργανισμό διαπίστευσης·

γ) το όργανο και το προσωπικό του δεν ευθύνονται για το σχεδιασμό, την κατασκευή, την προμήθεια, την εγκατάσταση, τη λειτουργία ή τη συντήρηση των προϊόντων που αξιολογούν και δεν εκτελούν δραστηριότητες που ενδέχεται να αντιβαίνουν στην ανεξαρτησία ή την ακεραιότητά τους σε σχέση με τις δραστηριότητες αξιολόγησης·

δ) το όργανο παρέχει τις υπηρεσίες του αποκλειστικά στην επιχείρηση στην οποία ανήκει.

3. Τα διαπιστευμένα εσωτερικά όργανα δεν κοινοποιούνται στα κράτη μέλη ή την Επιτροπή, αλλά οι πληροφορίες για τη διαπίστευσή τους παρέχονται από την επιχείρηση της οποίας αποτελούν τμήμα ή από το εθνικό όργανο διαπίστευσης στην κοινοποιούσα αρχή, κατόπιν αιτήματός της αρχής αυτής.

### **Άρθρο 33**

#### **Αίτηση κοινοποίησης**

1. Κάθε οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης υποβάλλει αίτηση κοινοποίησης στην κοινοποιούσα αρχή του κράτος μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένος.

2. Η αίτηση συνοδεύεται από περιγραφή των δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης, της ενότητας ή των ενοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης και του προϊόντος ή των προϊόντων για τα οποία ο οργανισμός ισχυρίζεται ότι διαθέτει την απαιτούμενη επάρκεια, καθώς και από πιστοποιητικό διαπίστευσης, όταν αυτό υπάρχει, το

οποίο έχει εκδοθεί από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης, διά του οποίου πιστοποιείται ότι ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης πληροί τις απαιτήσεις των άρθρων 27 έως 29.

3. Αν ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης δεν μπορεί να προσκομίσει πιστοποιητικό διαπίστευσης, τότε παρέχει στην κοινοποιούσα αρχή όλη την τεκμηρίωση που είναι αναγκαία για την επαλήθευση, αναγνώριση και τακτική παρακολούθηση της συμμόρφωσής του με τις απαιτήσεις των άρθρων 27 έως 29.

#### **Άρθρο 34**

##### **Διαδικασία κοινοποίησης**

1. Οι κοινοποιούσες αρχές μπορούν να κοινοποιούν μόνο τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης που πληρούν τις απαιτήσεις των άρθρων 27 έως 29.

2. Τους κοινοποιούν στην Επιτροπή και στα λοιπά κράτη μέλη με τη χρήση του ηλεκτρονικού μέσου κοινοποίησης που έχει δημιουργήσει και διαχειρίζεται η Επιτροπή.

3. Στην κοινοποίηση περιλαμβάνονται όλα τα στοιχεία για τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης, την ενότητα ή τις ενότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και το προϊόν ή τα προϊόντα και τη σχετική βεβαίωση επάρκειας.

4. Όταν η κοινοποίηση δεν βασίζεται στο πιστοποιητικό διαπίστευσης που αναφέρεται στο άρθρο 33 παράγραφος 2, η κοινοποιούσα αρχή παρέχει στην Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη τεκμηρίωση που πιστοποιεί την επάρκεια του οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης και τις υφιστάμενες ρυθμίσεις προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι ο οργανισμός ελέγχεται τακτικά και συνεχίζει να πληροί τις απαιτήσεις των άρθρων 27 έως 29.

5. Ο εν λόγω οργανισμός επιτρέπεται να εκτελεί τις δραστηριότητες κοινοποιημένου οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί ένσταση από την Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη εντός δύο εβδομάδων από την κοινοποίηση εάν χρησιμοποιείται πιστοποιητικό διαπίστευσης ή εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση εάν δεν χρησιμοποιείται διαπίστευση.

6. Η Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη ενημερώνονται για κάθε μεταγενέστερη σχετική τροποποίηση της κοινοποίησης.

#### **Άρθρο 35**

##### **Αριθμοί αναγνώρισης και κατάλογοι κοινοποιημένων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης**

1. Η Επιτροπή αποδίδει αριθμό αναγνώρισης στον κοινοποιημένο οργανισμό αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

Ο κοινοποιημένος οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης λαμβάνει μοναδικό αριθμό αναγνώρισης ακόμη και στην περίπτωση που έχει κοινοποιηθεί βάσει σειράς πράξεων της Ένωσης.

2. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί τον κατάλογο των οργανισμών που κοινοποιούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων των αριθμών ταυτοποίησης που τους έχουν χορηγηθεί και των δραστηριοτήτων για τις οποίες έχουν κοινοποιηθεί.

Η Επιτροπή μεριμνά για την επικαιροποίηση του εν λόγω καταλόγου.

#### **Άρθρο 36**

##### **Αλλαγές των κοινοποιήσεων**



1. Όταν κοινοποιούσα αρχή διαπιστώνει ή πληροφορείται ότι κοινοποιημένος οργανισμός δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις των άρθρων 27 έως 29 ή ότι αδυνατεί να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του, η κοινοποιούσα αρχή περιορίζει, αναστέλλει ή αποσύρει την κοινοποίηση, κατά περίπτωση, αναλόγως της σοβαρότητας της μη τήρησης των εν λόγω απαιτήσεων ή εκπλήρωσης των υποχρεώσεων. Ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη σχετικά.

2. Σε περίπτωση περιορισμού, αναστολής ή απόσυρσης της κοινοποίησης ή όταν ο κοινοποιημένος οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης παύσει τη δραστηριότητά του, το κοινοποιούν κράτος μέλος προβαίνει στις δέουσες ενέργειες για να εξασφαλίσει ότι τα αρχεία του οργανισμού αυτού τα χειρίζεται άλλος κοινοποιημένος οργανισμός ή τα καθιστά διαθέσιμα στις αρμόδιες κοινοποιούσες αρχές και τις αρχές εποπτείας της αγοράς, εφόσον το ζητήσουν.

#### *Άρθρο 37*

##### **Αμφισβήτηση της επάρκειας των κοινοποιημένων οργανισμών**

1. Η Επιτροπή ερευνά όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες έχει αμφιβολίες ή περιέρχονται σε γνώση της αμφιβολίες για την επάρκεια κοινοποιημένου οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή για την ικανότητα αδιάλειπτης εκπλήρωσης από κοινοποιημένο οργανισμό αξιολόγησης της συμμόρφωσης των απαιτήσεων και των υποχρεώσεων που υπέχει.

2. Το κοινοποιούν κράτος μέλος παρέχει στην Επιτροπή, έπειτα από αίτημα, όλες τις πληροφορίες σχετικά με την αιτιολόγηση της κοινοποίησης ή της επάρκειας του εν λόγω οργανισμού.

3. Η Επιτροπή διασφαλίζει τον εμπιστευτικό χαρακτήρα όλων των ευαίσθητων πληροφοριών που λαμβάνει στο πλαίσιο των εν λόγω ερευνών.

4. Όταν η Επιτροπή διαπιστώνει ότι κοινοποιημένος οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης δεν πληροί ή παύει να πληροί τις απαιτήσεις κοινοποίησής του, ενημερώνει το κοινοποιούν κράτος μέλος σχετικά και του ζητεί να λάβει τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της απόσυρσης της κοινοποίησης, εφόσον είναι αναγκαίο.

#### *Άρθρο 38*

##### **Λειτουργικές υποχρεώσεις των κοινοποιημένων οργανισμών**

1. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί διενεργούν αξιολογήσεις της συμμόρφωσης σύμφωνα με τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης που προβλέπονται στις συναφείς ΤΠΔ.

2. Οι αξιολογήσεις συμμόρφωσης διενεργούνται κατά τρόπον ώστε να αποφεύγονται οι περιττές επιβαρύνσεις για τους οικονομικούς φορείς. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης ασκούν τις δραστηριότητές τους, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το μέγεθος μιας επιχείρησης, τον τομέα στον οποίο δραστηριοποιείται, τη δομή της, την πολυπλοκότητα της τεχνολογίας που χρησιμοποιείται για τα σχετικά προϊόντα και τον μαζικό ή εν σειρά χαρακτήρα της διαδικασίας παραγωγής.

Ωστόσο, κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων τους λειτουργούν με στόχο της αξιολόγησης της συμμόρφωσης του προϊόντος με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

3. Όταν κοινοποιημένος οργανισμός διαπιστώσει ότι οι απαιτήσεις της σχετικής ΤΠΔ ή των αντίστοιχων εναρμονισμένων προτύπων ή των τεχνικών προδιαγραφών δεν πληρούνται από τον κατασκευαστή, του ζητεί να λάβει τα ενδεδειγμένα διορθωτικά μέτρα και δεν εκδίδει βεβαίωση συμμόρφωσης.

4. Όταν, κατά την παρακολούθηση της συμμόρφωσης μετά την έκδοση της βεβαίωσης, κοινοποιημένος οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης διαπιστώσει ότι κάποιο προϊόν δεν είναι πλέον σύμφωνο με την σχετική ΤΠΔ ή τα αντίστοιχα εναρμονισμένα πρότυπα ή τεχνικές προδιαγραφές, απαιτεί από τον κατασκευαστή να λάβει τα απαραίτητα διορθωτικά μέτρα και αναστέλλει ή αποσύρει τη βεβαίωση, εφόσον απαιτείται.

5. Εάν δεν ληφθούν διορθωτικά μέτρα ή αυτά δεν έχουν το απαιτούμενο αποτέλεσμα, ο κοινοποιημένος οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης περιορίζει, αναστέλλει ή αποσύρει τυχόν βεβαίωση, κατά περίπτωση.

#### *Άρθρο 39*

##### **Υποχρέωση ενημέρωσης για τους κοινοποιημένους οργανισμούς**

1. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί ενημερώνουν την κοινοποιούσα αρχή για τα ακόλουθα:

α) τυχόν άρνηση, περιορισμό, αναστολή ή απόσυρση πιστοποιητικού·

β) καταστάσεις που επηρεάζουν το πεδίο εφαρμογής και τους όρους της κοινοποίησης·

γ) κάθε τυχόν αίτημα για ενημέρωση το οποίο έλαβαν από τις αρχές εποπτείας της αγοράς σχετικά με τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης·

δ) κατόπιν αιτήματος, τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης που εκτελούν στο πλαίσιο της κοινοποίησής τους και οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα, συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών δραστηριοτήτων και υπεργολαβιών.

2. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί παρέχουν στους άλλους κοινοποιημένους δυνάμει της παρούσας οδηγίας οργανισμούς, που διεξάγουν παρόμοιες δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και καλύπτουν τα ίδια προϊόντα, τις σχετικές πληροφορίες για ζητήματα που αφορούν αρνητικά και, εάν τους ζητηθεί, θετικά αποτελέσματα αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

3. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί παρέχουν στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων τα πιστοποιητικά ΕΚ ελέγχου των υποσυστημάτων, τα πιστοποιητικά ΕΚ συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας και τα πιστοποιητικά ΕΚ καταλληλότητας χρήσης για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας.

#### *Άρθρο 40*

##### **Ανταλλαγή εμπειριών**

Η Επιτροπή μεριμνά για την ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των εθνικών αρχών των κρατών μελών που είναι αρμόδιες για την πολιτική κοινοποίησης.

#### *Άρθρο 41*

##### **Συντονισμός των κοινοποιημένων οργανισμών**

Η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι θεσμοθετείται κατάλληλος συντονισμός και συνεργασία των οργανισμών που κοινοποιούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας καθώς και ότι οι οργανισμοί αυτοί λειτουργούν σωστά με τη μορφή τομεακής ομάδας κοινοποιημένων οργανισμών. Ο Οργανισμός υποστηρίζει τις δραστηριότητες των κοινοποιημένων οργανισμών σύμφωνα με το άρθρο 20 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../... [σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων].

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι οργανισμοί τους οποίους έχουν κοινοποιήσει συμμετέχουν στις εργασίες της εν λόγω ομάδας, απευθείας ή διά διορισθέντων αντιπροσώπων.

↓ 2008/57/EK

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII**

### **ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

~~Άρθρο 31~~

#### **Πρόγραμμα εργασιών**

~~1. Η Επιτροπή καταρτίζει πρόγραμμα εργασιών στο οποίο λαμβάνονται υπόψη η προβλεπόμενη με το άρθρο 8 επέκταση του πεδίου εφαρμογής, η τροποποίηση των ΤΠΑ που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1, και άλλα καθήκοντα που της ανατίθενται με την παρούσα οδηγία. Η Επιτροπή ενημερώνει πλήρως την επιτροπή και εξασφαλίζει τη σύμπραξη της στην κατάρτιση και την ενημέρωση του προγράμματος.~~

~~2. Το πρόγραμμα εργασίας περιλαμβάνει βασικά τα ακόλουθα στάδια:~~

~~α) ανάπτυξη, βάσει σχεδίου του Οργανισμού, προτύπου του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, λαμβανομένου υπόψη του καταλόγου υποσυστημάτων (παράρτημα II), ώστε να εξασφαλίζεται συνοχή μεταξύ των ΤΠΑ. Το πρότυπο αυτό πρέπει να περιλαμβάνει ιδίως τα διάφορα στοιχεία του συστήματος αυτού και τις διαπαφές τους και να λειτουργεί ως πλαίσιο αναφοράς για τον προσδιορισμό των τομέων χρήσης κάθε ΤΠΑ·~~

~~β) ανάπτυξη υποδειγματικής δομής για την ανάπτυξη των ΤΠΑ·~~

~~γ) ανάπτυξη μεθόδου εκτίμησης του κόστους/οφέλους των λύσεων που περιέχονται στις ΤΠΑ·~~

~~δ) έκδοση των απαιτούμενων εντολών για την κατάρτιση των ΤΠΑ·~~

~~ε) προσδιορισμός των βασικών παραμέτρων για κάθε ΤΠΑ·~~

~~στ) έγκριση σχεδίων προγραμμάτων τυποποίησης·~~

~~ζ) διαχείριση της μεταβατικής περιόδου μεταξύ της έναρξης ισχύος της οδηγίας 2004/50/EK και της δημοσίευσης των ΤΠΑ, περιλαμβανομένης της θέσπισης του συστήματος αναφοράς του άρθρου 36.~~

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII**

### **ΜΗΤΡΩΑ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**

~~Άρθρο 42~~

#### **Σύστημα αρίθμησης των οχημάτων**

1. Οιοδήποτε όχημα τίθεται σε λειτουργία στο ~~κοινοτικό~~  ενωσιακό  σιδηροδρομικό σύστημα φέρει ευρωπαϊκού αριθμό ~~ευρωπαϊκού~~ οχήματος (~~ΑΕΟ~~ ΕΑΟ) ο οποίος αποδίδεται  $\Rightarrow$  από την εθνική αρχή ασφαλείας που είναι αρμόδια για την αντίστοιχη επικράτεια πριν από την πρώτη θέση του οχήματος σε λειτουργία  $\Leftarrow$  ~~όταν χορηγείται η πρώτη έγκριση για θέση σε λειτουργία.~~

↓ 2008/57/EK

~~2. Ο αιτών την πρώτη έγκριση είναι επίσης υπεύθυνος για τη σήμανση του οχήματος με τον ΑΕΟ που του έχει δοθεί.~~

↓ νέο

Η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκμεταλλεύεται το όχημα εξασφαλίζει τη σήμανση του οχήματος με τον αποδοθέντα ΕΑΟ.

↓ 2008/57/EK

$\Rightarrow$  νέο

3. Ο ΕΑΟ καθορίζεται στην  $\Rightarrow$  απόφαση 2007/756/EK  $\Leftarrow$  ~~ΤΠΔ για τη λειτουργία και τη διαχείριση της κυκλοφορίας.~~

↓ 2008/57/EK

$\Rightarrow$  νέο

4. Σε κάθε όχημα δίνεται ΕΑΟ άπαξ, εκτός εάν προβλέπει διαφορετικά η  $\Rightarrow$  απόφαση 2007/756/EK  $\Leftarrow$  ~~ΤΠΔ για την εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας.~~

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

5. Παρά την παράγραφο 1, όσον αφορά τα οχήματα που κυκλοφορούν ή πρόκειται να κυκλοφορήσουν από ή προς τρίτες χώρες των οποίων το εύρος τροχιάς διαφέρει από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της ~~Κοινότητας~~  Ένωσης  , τα κράτη μέλη δύνανται να αποδεχθούν οχήματα σαφώς προσδιορισμένα με διαφορετικό σύστημα κωδικοποίησης.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

$\Rightarrow$  νέο

### Άρθρο 4333

#### **Εθνικά μητρώα οχημάτων**

1. Κάθε κράτος μέλος τηρεί μητρώο των σιδηροδρομικών οχημάτων στα οποία  $\Rightarrow$  έχουν τεθεί σε λειτουργία  $\Leftarrow$  ~~έχει χορηγηθεί έγκριση~~ στο έδαφός του. Το μητρώο πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

α) το μητρώο συμμορφώνεται προς τις κοινές προδιαγραφές που ορίζονται στην παράγραφο 2·

β) το μητρώο τηρείται και ~~ενημερώνεται~~ επικαιροποιείται από οργανισμό ανεξάρτητο από οιαδήποτε επιχείρηση σιδηροδρόμων·

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

γ) στο μητρώο έχουν πρόσβαση οι  εθνικές  αρχές ~~για την~~ ασφάλειας και οι φορείς διερεύνησης στους οποίους αναφέρονται τα άρθρα 16 και 21 της οδηγίας [.../... για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων εντός της Ένωσης] ~~2004/49/EK~~, επίσης σε αυτό έχουν πρόσβαση τα ρυθμιστικά όργανα ~~στα~~ οποία αναφέρονται στα άρθρα 55 και 56 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου<sup>27</sup> ~~το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/EK~~, και ο Οργανισμός, οι επιχειρήσεις σιδηροδρόμων και οι διαχειριστές υποδομής, καθώς και τα πρόσωπα/οι οργανισμοί που καταχωρίζουν οχήματα ή που περιλαμβάνονται στο μητρώο.

↓ 2008/57/EK

~~2. Οι κοινές προδιαγραφές για το μητρώο οχημάτων θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3, βάσει σχεδίου προδιαγραφών που καταρτίζει ο Οργανισμός. Αυτά τα σχέδια προδιαγραφών περιλαμβάνουν: το περιεχόμενο, τον μορφότυπο των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική αρχιτεκτονική, τον τρόπο λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης ρύθμισης για την ανταλλαγή δεδομένων, τους κανόνες εισαγωγής δεδομένων και πρόσβασης σε αυτά.~~

↓ νέο

2. Η Επιτροπή εκδίδει μέσω εκτελεστικών πράξεων, κοινές προδιαγραφές για το περιεχόμενο, τη μορφή των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική διάρθρωση, τον τρόπο λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων και διευθετήσεων για την ανταλλαγή των δεδομένων και κανόνων για την εισαγωγή στοιχείων και την διερεύνηση των εθνικών μητρώων οχημάτων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 48 παράγραφος 3.

↓ 2008/57/EK

~~Για κάθε όχημα, το μητρώο περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:~~

~~α) τον ΑΕΟ·~~

~~β) στοιχεία της δήλωσης επαλήθευσης «CE» και του φορέα που την εξέδωσε·~~

~~γ) στοιχεία του ευρωπαϊκού μητρώου συγκεκριμένων τύπων οχημάτων του άρθρου 34·~~

~~δ) στοιχεία ταυτότητας του ιδιοκτήτη του οχήματος και του κατόχου του·~~

~~ε) ενδεχόμενους περιορισμούς όσον αφορά τη χρήση του οχήματος·~~

~~στ) τον φορέα που είναι αρμόδιος για τη συντήρηση.~~

<sup>27</sup> [EE L 343 της 14.12.2012, σ. 32.](#)

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

3. Ο κάτοχος καταχώρισης δηλώνει αμέσως οιαδήποτε τροποποίηση των δεδομένων του εθνικού μητρώου οχημάτων, την καταστροφή οχήματος ή την απόφασή του να μην καταχωρίζει πλέον ένα όχημα στην  εθνική  αρχή  ασφαλείας  οιαδήποτε κράτους μέλους στο οποίο το όχημα  έχει τεθεί σε λειτουργία  εγκρίθηκε για πρώτη φορά.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

4. Εφόσον τα εθνικά μητρώα οχημάτων των κρατών μελών δεν είναι συνδεδεμένα μεταξύ τους, κάθε κράτος μέλος ~~ενημερώνει~~ επικαιροποιεί το μητρώο του με τις τροποποιήσεις που επιφέρει άλλο κράτος μέλος στο οικείο μητρώο σχετικά με τα δεδομένα που το αφορούν.

5. Στην περίπτωση των οχημάτων που τίθενται σε λειτουργία για πρώτη φορά σε τρίτη χώρα και ~~εγκρίνονται~~  στη συνέχεια τίθενται σε λειτουργία  σε ~~ένα~~ κράτος μέλος ~~για να τεθούν σε λειτουργία στην επικράτειά του~~, το εν λόγω κράτος μέλος μεριμνά ώστε τα δεδομένα  του οχήματος  της παραγράφου 2 στοιχείο δ) έως στ), να μπορούν να ανακτηθούν μέσω του εθνικού μητρώου οχημάτων  ή μέσω διατάξεων διεθνούς συμφωνίας . Τα δεδομένα ~~της παραγράφου 2 στοιχείο στ), μπορούν να αντικαθίστανται από ζωτικά για την ασφαλεία δεδομένα που σχετίζονται με το πρόγραμμα συντήρησης.~~

#### Άρθρο ~~4434~~

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

**Ευρωπαϊκό μητρώο ~~εγκεκριμένων τύπων οχημάτων~~  εγκρίσεων διάθεσης τύπων οχημάτων στην αγορά**

↓ 2008/57/EK  
⇒ νέο

1. Ο Οργανισμός δημιουργεί και τηρεί μητρώο  των εγκρίσεων διάθεσης τύπων οχημάτων στην αγορά που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με το άρθρο 22  ~~τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων τα οποία έχουν εγκριθεί από τα κράτη μέλη προκειμένου να τεθούν σε λειτουργία στο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Κοινότητας.~~ Το μητρώο πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

- α) το μητρώο είναι δημόσιο και προσιτό στο κοινό διά της ηλεκτρονικής οδού·
- β) το μητρώο τηρεί τις κοινές προδιαγραφές που ορίζει η παράγραφος 34·
- γ) το μητρώο συνδέεται με όλα τα εθνικά μητρώα οχημάτων.

↓ νέο

2. Η Επιτροπή εκδίδει μέσω εκτελεστικών πράξεων, κοινές προδιαγραφές για το περιεχόμενο, τη μορφή των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική διάρθρωση, τον τρόπο λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων και διευθετήσεων για την ανταλλαγή των δεδομένων και κανόνων για

την εισαγωγή στοιχείων και τη διερεύνηση των μητρώων εγκρίσεων διάθεσης στην αγορά τύπων οχημάτων. Αυτές οι εκτελεστικές πράξεις θεσπίζονται σύμφωνα με την διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 48 παράγραφος 3.

↓ 2008/57/EK

~~2. Το μητρώο περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία για κάθε τύπο οχήματος:~~

~~α) τα τεχνικά χαρακτηριστικά του τύπου οχήματος, όπως ορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ·~~

~~β) την επωνυμία του κατασκευαστή·~~

~~γ) τις ημερομηνίες, τα στοιχεία και τα κράτη μέλη έκδοσης των διαδοχικών εγκρίσεων για τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος, συμπεριλαμβανομένων τυχόν περιορισμών ή αποσύρσεων.~~

~~3. Όταν χορηγείται, τροποποιείται ή αποσύρεται έγκριση τύπου σε κράτος μέλος, η εθνική αρχή ασφαλείας του κράτους μέλους ενημερώνει τον Οργανισμό, ο οποίος προσαρμόζει το μητρώο στα πρόσφατα δεδομένα.~~

~~4. Οι κοινές προδιαγραφές για το μητρώο οχημάτων θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3, βάσει σχεδίου προδιαγραφών που καταρτίζει ο Οργανισμός, το περιεχόμενο, τον μορφότυπο των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική αρχιτεκτονική, τον τρόπο λειτουργίας, τους κανόνες εισαγωγής δεδομένων και πρόσβασης σε αυτά.~~

*Άρθρο 45~~35~~*

### Μητρώο υποδομής

↓ νέο

1. Κάθε κράτος μέλος δημοσιεύει μητρώο υποδομής που περιέχει τις τιμές των παραμέτρων του δικτύου για κάθε συναφές υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος.
2. Οι τιμές των παραμέτρων που καταγράφονται στο μητρώο υποδομής χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με τις τιμές των παραμέτρων που καταγράφονται στην έγκριση οχήματος για τη διάθεση στην αγορά, προκειμένου να ελεγχθεί η τεχνική συμβατότητα μεταξύ οχήματος και δικτύου.
3. Το μητρώο υποδομής μπορεί να αναφέρει προϋποθέσεις για τη χρήση σταθερών εγκαταστάσεων και άλλους περιορισμούς.
4. Κάθε κράτος μέλος επικαιροποιεί το μητρώο υποδομής σύμφωνα με την απόφαση 2011/633/ΕΕ της Επιτροπής.
5. Με το μητρώο υποδομής είναι δυνατόν να συνδέονται και άλλα μητρώα, όπως το μητρώο προσβασιμότητας.
6. Η Επιτροπή εκδίδει μέσω εκτελεστικών πράξεων, κοινές προδιαγραφές για το περιεχόμενο, τη μορφή των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική διάρθρωση, τον τρόπο λειτουργίας και κανόνων για την εισαγωγή στοιχείων και τη διερεύνηση των μητρώων υποδομής. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης η οποία αναφέρεται στο άρθρο 48 παράγραφος 3.

↓ 2008/57/EK

~~1. Κάθε κράτος μέλος μεριμνά ώστε να δημοσιεύεται και να ενημερώνεται μητρώο υποδομής βάσει του κύκλου ενημέρωσης κατά την παράγραφο 2. Το μητρώο αναγράφει, για κάθε οικείο υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, τα κύρια χαρακτηριστικά (π.χ. τις θεμελιώδεις παραμέτρους) και την αντιστοιχία τους με τα χαρακτηριστικά που επιτάσσουν οι εφαρμοστέες ΤΠΑ. Για τον σκοπό αυτό, κάθε ΤΠΑ καθορίζει επακριβώς τα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνονται στο μητρώο υποδομής.~~

~~2. Ο Οργανισμός καταρτίζει σχέδιο προδιαγραφών σχετικά με το μητρώο της παραγράφου 1 για την παρουσίαση και τον μορφότυπο του μητρώου, τον κύκλο ενημέρωσης και τον τρόπο χρήσης του, προβλέποντας κατάλληλη μεταβατική περίοδο για υποδομές που έχουν τεθεί σε λειτουργία πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας. Η Επιτροπή εκδίδει τις προδιαγραφές σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3.~~

## ~~ΚΕΦΑΛΑΙΟ IX~~

### ~~ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ~~

#### ~~Άρθρο 36~~

##### ~~Σχέδια πλαισίων αναφοράς~~

~~1. Με βάση τις πληροφορίες που κοινοποιούν τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του άρθρου 17 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας, καθώς και τα τεχνικά έγγραφα του επαγγέλματος και τα κείμενα των οικείων διεθνών συμφωνιών, ο Οργανισμός καταρτίζει, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 3 και 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004, σχέδιο πλαισίου αναφοράς για τους τεχνικούς κανόνες που εξασφαλίζουν τον τρέχοντα βαθμό διαλειτουργικότητας των δικτύων και των οχημάτων στα οποία θα επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, όπως ορίζει το άρθρο 1 της παρούσας οδηγίας. Εφόσον απαιτείται, η Επιτροπή εγκρίνει το σύστημα αναφοράς κατά την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας.~~

~~2. Μετά την έγκριση του πλαισίου αναφοράς, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την πρόθεσή τους να θεσπίσουν στην επικράτειά τους οποιαδήποτε εθνική διάταξη ή να αναπτύξουν οποιοδήποτε σχέδιο που παρεκκλίνει από το πλαίσιο αναφοράς.~~

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

## ~~ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII~~

### ~~☒ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ☒ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ~~

↓ νέο

#### Άρθρο 46

##### Άσκηση της εξουσιοδότησης



1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 και στο άρθρο 5 παράγραφος 3 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

3. Η εκχώρηση της εξουσίας που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 και στο άρθρο 5 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Τίθεται σε ισχύ την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται στις διατάξεις της. Η ανάκληση δεν επηρεάζει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.

4. Αμέσως μετά την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

5. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εγκρίνονται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 και το άρθρο 5 παράγραφος 3 τίθενται σε ισχύ μόνο εφόσον δεν εγείρει αντίρρηση ούτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε το Συμβούλιο, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της περιόδου αυτής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να προβάλουν αντίρρηση. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

#### Άρθρο 47

##### Διαδικασία κατεπείγοντος

1. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βάσει του παρόντος άρθρου τίθενται σε ισχύ χωρίς καθυστέρηση και ισχύουν για όσον χρόνο δεν έχει εγερθεί αντίρρηση σύμφωνα με την παράγραφο 2. Στην κοινοποίηση κατ' εξουσιοδότηση πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο αναφέρονται οι λόγοι χρησιμοποίησης της διαδικασίας κατεπείγοντος.

2. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο μπορούν να εγείρουν αντιρρήσεις για κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με την διαδικασία του άρθρου 46 παράγραφος 5. Στην περίπτωση αυτή η Επιτροπή καταργεί την πράξη χωρίς καθυστέρηση μετά την κοινοποίηση της απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου να εγείρει αντιρρήσεις.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

#### Άρθρο 48~~29~~

##### Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί με το άρθρο 21 της οδηγίας 96/48/EK, ~~εφεξής καλούμενη «επιτροπή»~~. ⇒ Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. ⇐

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 ⇐ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 ⇐ ~~και 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένου του άρθρου 8 αυτής.~~

3. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 ~~του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένου του άρθρου 8 αυτής.~~

↓ νέο

4. Όποτε γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

↓ 2008/57/ΕΚ

~~Η περίοδος που προβλέπεται από το άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.~~

~~4. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, ισχύουν το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.~~

~~5. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1, 2, 4 και 6, και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.~~

#### ~~Άρθρο 30~~

#### ~~Συμπληρωματικά καθήκοντα~~

~~1. Η Επιτροπή μπορεί να υποβάλλει στην επιτροπή οποδήποτε ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.~~

~~2. Η επιτροπή μπορεί να συζητήσει οποιοδήποτε ζήτημα σχετικό με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, συμπεριλαμβανομένων των θεμάτων που αφορούν τη διαλειτουργικότητα μεταξύ του σιδηροδρομικού συστήματος στην Κοινότητα και εκείνου τρίτων χωρών.~~

~~3. Τα μέτρα που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, σε σχέση με την προσαρμογή των παραρτημάτων II έως IX, θεσπίζονται με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 4.~~

~~4. Εφόσον απαιτείται, η επιτροπή δύναται να συστήνει ομάδες εργασίας για να την επικουρούν στην εκτέλεση των καθηκόντων της, ιδίως προκειμένου να συντονισθούν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί.~~

↓ 2008/57/ΕΚ (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

#### ~~Άρθρο 49~~37~~~~

#### ~~Αιτιολόγηση~~

Όλες οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και αφορούν την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης στοιχείων διαλειτουργικότητας και την επαλήθευση υποσυστημάτων που απαρτίζουν το σιδηροδρομικό σύστημα, καθώς και οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή των άρθρων ~~67, 12, 1144 και 1619~~ αιτιολογούνται επακριβώς. Κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο το συντομότερο δυνατόν με

μνεία των ένδικων μέσων που προβλέπει η ισχύουσα στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος νομοθεσία και των προθεσμιών για την άσκησή τους.

#### Άρθρο 50~~39~~

##### Εκθέσεις και ενημέρωση

1. Κάθε τρία έτη, για πρώτη δε φορά ⇒ τρία έτη από τη δημοσίευση της παρούσας οδηγίας ⇐ ~~στις 19 Ιουλίου 2014~~, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με ~~την~~ την πρόοδο που έχει σημειωθεί ως προς τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος. Στην εν λόγω έκθεση περιλαμβάνεται και ανάλυση των περιπτώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 79 ⇒ και της εφαρμογής του κεφαλαίου V ⇐ .

~~2. Η Επιτροπή δημοσιεύει, μέχρι τις 19 Ιουλίου 2013, έκθεση η οποία περιλαμβάνει ανάλυση σχετικά με την εφαρμογή του κεφαλαίου V και τις βελτιώσεις στην αμοιβαία αποδοχή των σιδηροδρομικών οχημάτων στην Κοινότητα όσον αφορά τη διάρκεια και το κόστος των διαδικασιών για τους αιτούντες. Κατά περίπτωση, η έκθεση περιλαμβάνει επίσης αξιολόγηση αντικτύπου των διαφόρων επιλογών για την περαιτέρω απλούστευση των διαδικασιών έγκρισης των οχημάτων. Στην περίπτωση αυτή, αναλύονται διάφορες επιλογές όσον αφορά τις εθνικές αρχές ασφάλειας και τον Οργανισμό.~~

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

~~32.~~ Ο Οργανισμός διαμορφώνει και ενημερώνει επικαιροποιεί τακτικά εργαλείο, ικανό να παρέχει, εφόσον το ζητήσει κράτος μέλος ή η Επιτροπή, ~~πίνακα~~ ☒ ανασκόπηση ☒ του επιπέδου διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος. Το εργαλείο αυτό χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στα μητρώα του κεφαλαίου V των άρθρων 33, 34 και 35.

↓ νέο

#### Άρθρο 51

##### Μεταβατικό καθεστώς για θέση οχημάτων σε λειτουργία

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίσουν να εφαρμόζουν τις διατάξεις του κεφαλαίου V της οδηγίας 2008/57/EK μέχρι [δύο έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος].

2. Οι εγκρίσεις θέσης οχημάτων σε λειτουργία, οι οποίες χορηγήθηκαν δυνάμει της παραγράφου 1, συμπεριλαμβανομένων των εγκρίσεων που χορηγήθηκαν δυνάμει διεθνών συμφωνιών, ιδίως των RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) και RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), παραμένουν σε ισχύ σύμφωνα με τους όρους χορήγησης των εγκρίσεων.

3. Οχήματα με έγκριση θέσης σε λειτουργία σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 οφείλουν να λάβουν έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά προκειμένου να λειτουργούν σε ένα ή περισσότερα δίκτυα που δεν καλύπτονται από την έγκρισή τους. Η θέση σε λειτουργία στα εν λόγω επιπλέον δίκτυα υπόκειται στις διατάξεις του άρθρου 21.

#### Άρθρο 52

##### Άλλες μεταβατικές διατάξεις

Τα παραρτήματα IV, V, VI, VII και IX της οδηγίας 2008/57/EK ισχύουν μέχρι την ημερομηνία εφαρμογής των αντίστοιχων εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 2, το άρθρο 14 παράγραφος 8, το άρθρο 15 παράγραφος 7 και το άρθρο 7 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας.

### Άρθρο 53

#### Συστάσεις και γνωμοδοτήσεις του Οργανισμού

Ο Οργανισμός παρέχει συστάσεις και γνωμοδοτήσεις σύμφωνα με το άρθρο 15 του κανονισμού .../... [κανονισμός για τον Οργανισμό] για το σκοπό της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Οι εν λόγω συστάσεις και γνωμοδοτήσεις θα χρησιμεύουν ως βάση για κάθε ενωσιακό μέτρο που θεσπίζεται δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

### Άρθρο ~~54~~<sup>38</sup>

#### Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς το ~~άρθρο 1, το άρθρο 2, το άρθρο 4 παράγραφος 2, το άρθρο 5 παράγραφοι 2, 5, 6 και 8, το άρθρο 6 παράγραφοι 1, 2, 3, 9 και 10, το άρθρο 7, το άρθρο 8, το άρθρο 9, το άρθρο 11 παράγραφοι 4 και 5, το άρθρο 12, το άρθρο 13 παράγραφος 5, τα άρθρα 15, 16 και 17, το άρθρο 18 παράγραφοι 1, 2, 4 και 5, το άρθρο 19 παράγραφος 3, τα άρθρα 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 και 27, το άρθρο 28 παράγραφοι 4 και 6, τα άρθρα 32, 33, 34 και 35,~~ ⇒ άρθρο 1, το άρθρο 2, το άρθρο 7 παράγραφοι 1 έως 4, το άρθρο 11 παράγραφος 1, το άρθρο 13, το άρθρο 14 παράγραφοι 1 έως 7, το άρθρο 15 παράγραφοι 1 έως 6, τα άρθρα 17 έως 21, το άρθρο 22 παράγραφοι 3 έως 7, τα άρθρα 23 έως 36, το άρθρο 37 παράγραφος 2, το άρθρο 38, το άρθρο 39, τα άρθρα 41 έως 43, το άρθρο 45 παράγραφοι 1 έως 5, το άρθρο 51, και τα παραρτήματα I έως III μέχρι [δύο έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος] ⇐ ~~καθώς και για τη συμμόρφωση προς τα παραρτήματα I έως IX το αργότερο έως τις 19 Ιουλίου 2010.~~ Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω ~~διατάξεων~~  μέτρων  , καθώς και πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ αυτών και των διατάξεων της παρούσας οδηγίας. ⇒ Οι πίνακες αντιστοιχίας απαιτούνται προκειμένου όλοι οι φορείς να είναι σε θέση να εντοπίζουν με σαφήνεια τις σχετικές διατάξεις που ισχύουν σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. ⇐

Όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, τα εν λόγω μέτρα αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους.  Περιλαμβάνουν επίσης δήλωση σύμφωνα με την οποία οι αναφορές σε ισχύοντες νόμους, κανονισμούς και διοικητικές διατάξεις, που περιλαμβάνονται στις οδηγίες που καταργούνται από την παρούσα οδηγία, νοούνται ως αναφορές στην παρούσα οδηγία. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο γίνεται η  Οι λεπτομερείς διατάξεις για την παραπομπή αυτή  και τον τρόπο διατύπωσης της δήλωσης.  καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

↓ 2008/57/EK

2. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών διατάξεων εσωτερικού δικαίου, τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

23. Οι υποχρεώσεις για τη μεταφορά στο εθνικό τους δίκαιο και την εφαρμογή  του άρθρου 13, του άρθρου 14 παράγραφοι 1 έως 7, του άρθρου 15 παράγραφοι 1 έως 6, των άρθρων 17 έως 21, του άρθρου 42, του άρθρου 43, του άρθρου 45 παράγραφοι 1 έως 5 και του άρθρου 51  ~~των κεφαλαίων IV, V, VII και VIII~~ της παρούσας οδηγίας δεν ισχύουν για τη Δημοκρατία της Κύπρου και τη Δημοκρατία της Μάλτας κατά το χρονικό διάστημα που δεν υπάρχει εγκατεστημένο σιδηροδρομικό δίκτυο στο έδαφός τους.

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

Όταν, όμως, δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας υποβάλλει επίσημη αίτηση για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής προς εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θεσπίζουν νομοθεσία για την εφαρμογή των ~~κεφαλαίων~~  άρθρων  που μνημονεύονται στο πρώτο εδάφιο εντός ενός έτους από την παραλαβή της αίτησης.

*Άρθρο ~~554~~*

### Κατάργηση διατάξεων

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

Η οδηγία ~~96/48/EK και 2001/16/EK~~ 2008/57/EK  όπως έχει τροποποιηθεί από τις οδηγίες που αναφέρονται στο παράρτημα ~~IVIX~~, μέρος Α  καταργείται από τις  [δύο έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος  19 Ιουλίου 2010, με την επιφύλαξη υποχρεώσεων των κρατών μελών ~~έσον αφορά~~  σχετικά με  τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο ~~και εφαρμογής των οδηγιών αυτών~~  που αναφέρονται στο παράρτημα ~~IVIX~~, μέρος Β .

Οι αναφορές στην καταργούμενη οδηγία θεωρούνται ότι γίνονται στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας ~~που εμφανίζεται του στο~~ παραρτήματος ~~VXI~~.

~~Το άρθρο 14 της οδηγίας 2004/49/EK καταργείται από τις 19 Ιουλίου 2008.~~

*Άρθρο ~~564~~*

### Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

↓ νέο

Τα άρθρα 3 έως 10, το άρθρο 11 παράγραφοι 2, 3 και 4, το άρθρο 12, το άρθρο 16, ισχύουν από [δύο έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος].

Άρθρο ~~5742~~

**Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

⇒ Στοιχεία του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης ⇐ ~~ΠΕΛΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ~~

### 1. ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

#### 1.1. Δίκτυο

~~Το δίκτυο του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αποτελείται από την υποδομή των συμβατικών γραμμών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται με την απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ.~~

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, το δίκτυο ~~από~~  της Ένωσης περιλαμβάνει  ~~μπορεί να υποδιαιρείται στις εξής κατηγορίες:~~

- ειδικά κατασκευασμένες γραμμές υψηλών ταχυτήτων με τεχνικό εξοπλισμό για ταχύτητες κατά κανόνα ίσες ή μεγαλύτερες των 250 km/h,
- γραμμές που έχουν ειδικά αναβαθμιστεί για υψηλές ταχύτητες και είναι εξοπλισμένες για ταχύτητες της τάξης των 200 km/h,
- γραμμές που έχουν διευθετηθεί ειδικά για υψηλή ταχύτητα ειδικού τύπου λόγω δυσκολιών σχετιζομένων με την τοπογραφία, τη μορφολογία του εδάφους ή το αστικό περιβάλλον, των οποίων η ταχύτητα πρέπει να προσαρμόζεται κατά περίπτωση. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει επίσης γραμμές διασύνδεσης μεταξύ των δικτύων υψηλών ταχυτήτων και συμβατικού, γραμμές διέλευσης σταθμών, γραμμές πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς, στα αμαξοστάσια κ.λπ., στις οποίες το τροχαίο υλικό «υψηλών ταχυτήτων» κινείται με συμβατική ταχύτητα.
- συμβατικές  γραμμές προβλεπόμενες για τη μεταφορά επιβατών,
- συμβατικές  γραμμές προβλεπόμενες για μεικτή μεταφορά (επιβατών και εμπορευμάτων),
- συμβατικές  γραμμές  προοριζόμενες  ~~ειδικά σχεδιασμένες ή διευθετημένες~~ για την κυκλοφορία εμπορευμάτων,

- επιβατικούς κόμβους,
- εμπορευματικούς κόμβους, συμπεριλαμβανομένων των τερματικών σταθμών συνδυασμένων μεταφορών,
- γραμμές σύνδεσης των ανωτέρω στοιχείων.

Το εν λόγω δίκτυο περιλαμβάνει τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, εντοπισμού και πλοήγησης και τις τεχνικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεδομένων και τηλεπικοινωνιών που προβλέπονται για τη μεταφορά επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις και τη μεταφορά εμπορευμάτων στο εν λόγω δίκτυο, ώστε να επιτυγχάνονται η ασφαλής και αρμονική επιχειρησιακή λειτουργία του δικτύου και η αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας.

## 4.2. Οχήματα

↓ 2008/57/EK

⇒ νέο

⇒ Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τα οχήματα της Ένωσης ~~το διευρωπαϊκό συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα~~ περιλαμβάνουν όλα τα οχήματα που μπορούν να κυκλοφορούν σε όλο ή σε μέρος του ~~συμβατικού διευρωπαϊκού~~ σιδηροδρομικού δικτύου, ~~της Ένωσης~~ ~~συμπεριλαμβανομένων~~ καθώς και:

↓ νέο

- μηχανές έλξης και τροχαιο υλικό επιβατικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων θερμικών ή ηλεκτροκίνητων μηχανών έλξης, θερμικών ή ηλεκτροκίνητων αυτοκινούμενων αμαξοστοιχιών, επιβαταμαξών·
- φορτάμαξες, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων·
- ειδικά οχήματα όπως επιτρόχια μηχανήματα.

Καθεμία από τις κατηγορίες αυτές μπορεί να υποδιαιρείται σε:

- οχήματα διεθνούς χρήσης,
- οχήματα εθνικής χρήσης.

Οι ΤΠΔ προσδιορίζουν τις απαιτήσεις προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφαλής λειτουργία των εν λόγω οχημάτων στις διάφορες κατηγορίες γραμμών.

↓ 2008/57/EK

~~είτε, στις γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευασθεί για μεγάλη ταχύτητα, με ταχύτητα τουλάχιστον 250 km/ώρα, ενώ υπό τις κατάλληλες συνθήκες θα είναι δυνατόν να αναπτύξουν ταχύτητες που υπερβαίνουν τα 300 km/ώρα,~~

~~είτε στις γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευασθεί ή αναβαθμισθεί για μεγάλη ταχύτητα, με ταχύτητες της τάξης των 200 χλμ/ώρα στις γραμμές όπου είναι συμβατές με τα επίπεδα επιδόσεων αυτών των γραμμών,~~

~~αυτοκινούμενες θερμικές ή ηλεκτρικές αμαξοστοιχίες,~~

~~θερμικές ή ηλεκτρικές ελιετικές μονάδες,~~

~~επιβατάμαξες,~~

~~των φορταμαξών, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων.~~

~~Μπορεί να περιλαμβάνεται κινητό υλικό κατασκευής και συντήρησης σιδηροδρομικής υποδομής.~~

~~Καθεμία από τις κατηγορίες αυτές μπορεί να υποδιαιρείται σε:~~

~~οχήματα διεθνούς χρήσης,~~

~~οχήματα εθνικής χρήσης.~~



~~Στις περιπτώσεις οχημάτων τα οποία προορίζονται να κυκλοφορούν με μέγιστη ταχύτητα χαμηλότερη των 200 km/h, οι ΤΠΔ προσδιορίζουν τις απαιτήσεις προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφαλής λειτουργία των εν λόγω οχημάτων στις γραμμές υψηλής ταχύτητας.~~

## **~~2. ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΓΑΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ~~**

### **~~2.1. Δίκτυο~~**

~~Το δίκτυο του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων αποτελείται από την υποδομή των γραμμών υψηλών ταχυτήτων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται με την απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ.~~

~~Στις γραμμές υψηλών ταχυτήτων περιλαμβάνονται:~~

~~οι γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευασθεί για υψηλές ταχύτητες και είναι εξοπλισμένες για ταχύτητες γενικώς όχι μικρότερες από 250 km/h,~~

~~οι γραμμές που έχουν ειδικά αναβαθμισθεί για υψηλές ταχύτητες και είναι εξοπλισμένες για ταχύτητες της τάξης των 200 km/h,~~

~~τις γραμμές που έχουν αναβαθμισθεί ειδικά για υψηλές ταχύτητες ειδικού τύπου λόγω δυσκολιών σχετιζόμενων με την τοπογραφία, τη διαμόρφωση του εδάφους ή το αστικό περιβάλλον, όπου η ταχύτητα πρέπει να προσαρμόζεται κατά περίπτωση. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει επίσης τις γραμμές διασύνδεσης μεταξύ των δικτύων υψηλών ταχυτήτων και συμβατικού, τις γραμμές διέλευσης σταθμών, τις γραμμές πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς, στα αμαξοστάσια κ.λπ., στις οποίες το τροχαίο υλικό «υψηλών ταχυτήτων» κινείται με συμβατική ταχύτητα.~~

~~Το εν λόγω δίκτυο περιλαμβάνει τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, εντοπισμού και πλοήγησης και τις τεχνικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεδομένων και τηλεπικοινωνιών που προβλέπονται για την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω γραμμές ώστε να επιτυγχάνονται η ασφαλής και αρμονική επιχειρησιακή λειτουργία του δικτύου και η αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας.~~

### **~~2.2. Οχήματα~~**

~~Το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας περιλαμβάνει τα οχήματα που προορίζονται να κυκλοφορούν:~~

~~είτε στις γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευασθεί για υψηλές ταχύτητες, με ταχύτητα τουλάχιστον 250 km/h, ενώ υπό τις κατάλληλες συνθήκες είναι δυνατόν να αναπτύξουν ταχύτητες που υπερβαίνουν τα 300 km/h,~~

~~είτε στις γραμμές του τμήματος 2.1, με ταχύτητες της τάξης των 200 km/h, όπου αυτό συμβαδίζει με τα επίπεδα επιδόσεων των εν λόγω γραμμών.~~

~~Επιπλέον, τα οχήματα τα οποία προορίζονται να κυκλοφορούν με μέγιστη ταχύτητα χαμηλότερη των 200 km/h και τα οποία είναι πιθανόν να κυκλοφορούν σε ολόκληρο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεγάλης ταχύτητας ή σε τμήμα του, εάν είναι συμβατά προς τα επίπεδα επιδόσεων του δικτύου αυτού, πρέπει να τηρούν τις απαιτήσεις που εξασφαλίζουν την ασφαλή λειτουργία στο δίκτυο αυτό. Προς τούτο, οι ΤΠΔ για τα συμβατικά οχήματα περιλαμβάνουν απαιτήσεις για την ασφαλή λειτουργία των συμβατικών οχημάτων σε δίκτυα μεγάλης ταχύτητας.~~

### **3. ΣΥΝΟΧΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ**

Η ποιότητα των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτεί μεταξύ άλλων άριστη συνοχή μεταξύ των χαρακτηριστικών του δικτύου (υπό την ευρεία έννοια του όρου, δηλαδή τα σταθερά μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων) και εκείνων των οχημάτων (το οποίο περιλαμβάνει τα εποχούμενα μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων). Από την συμβατότητα αυτή εξαρτώνται τα επίπεδα επιδόσεων, ασφάλειας, ποιότητας εξυπηρέτησης και το σχετικό με αυτά κόστος.

### **4. ΔΙΕΥΡΥΝΣΗ ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ**

#### **4.1. Υποκατηγορίες δικτύου και οχημάτων**

Το πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ επεκτείνεται σταδιακά σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα κατά το άρθρο 1 παράγραφος 4. Προκειμένου να επιτυγχάνεται η διαλειτουργικότητα αποτελεσματικώς από άποψη κόστους, μπορούν να αναπτυχθούν περισσότερες υποκατηγορίες όλων των κατηγοριών δικτύων και οχημάτων περί των οποίων το παρόν παράρτημα, κατά περίπτωση. Εφόσον απαιτείται, οι λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 5 παράγραφος 3, είναι δυνατόν να διαφέρουν ανάλογα με την υποκατηγορία.

#### **4.2. Διασφαλίσεις όσον αφορά το κόστος**

Στην εκτίμηση κόστους/οφέλους των προτεινομένων μέτρων θα συνυπολογίζονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

- κόστος του προτεινόμενου μέτρου,
- πλεονεκτήματα, για τη διαλειτουργικότητα, της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής σε ορισμένες υποκατηγορίες δικτύων και οχημάτων,
- μείωση του κόστους κεφαλαίου και των επιβαρύνσεων, λόγω των εξοικονομήσεων οικονομικών κλίμακας και της καλύτερης χρήσης των οχημάτων,
- μείωση των δαπανών επενδύσεων και του κόστους συντήρησης/επιχειρησιακής λειτουργίας λόγω του αυξημένου ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών σιδηροδρομικού υλικού και των επιχειρήσεων συντήρησης,
- περιβαλλοντικά οφέλη λόγω τεχνικών βελτιώσεων του σιδηροδρομικού συστήματος,
- αύξηση της ασφάλειας της επιχειρησιακής λειτουργίας.

Επιπλέον, στην εκτίμηση αυτή θα εκτίθεται ο αναμενόμενος αντίκτυπος για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και οικονομικούς παράγοντες.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

### **ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ**

#### **1. Κατάλογος υποσυστημάτων**

Για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, το σύστημα που ~~συγκροτεί~~ συνθέτει το σιδηροδρομικό σύστημα υποδιαιρείται στα ακόλουθα υποσυστήματα, που είναι:

α) στους δομικούς τομείς:

- υποδομή,
- η ενέργεια,
- παρατρόχιος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση,
- εποχούμενος έλεγχος, χειρισμός και σηματοδότηση,
- τροχαίο υλικό·

β) στους λειτουργικούς τομείς:

- διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας,
- συντήρηση,
- τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές και για εμπορευματικές ~~υπηρεσίες~~ μεταφορές.

#### **2. Περιγραφή των υποσυστημάτων**

Για κάθε υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, ο κατάλογος στοιχείων και παραμέτρων σχετιζόμενων με τη διαλειτουργικότητα προτείνεται από τον Οργανισμό όταν καταρτίζεται το αντίστοιχο σχέδιο ΤΠΔ. Χωρίς να προδικάζονται η επιλογή παραμέτρων και στοιχείων σχετιζόμενων με τη διαλειτουργικότητα ή η σειρά με την οποία οι εν λόγω παράμετροι και στοιχεία θα διέπονται από ΤΠΔ, στα υποσυστήματα περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

##### *2.1. Υποδομές*

Η τροχιά, οι αλλαγές τροχιάς, τα τεχνικά έργα (γέφυρες, σήραγγες, κ.λπ.),  η σχετική υποδομή σταθμού (συγκαταλέγονται είσοδοι, κρηπιδώματα, ζώνες πρόσβασης, προσβάσεις εξυπηρέτησης, αποχωρητήρια και συστήματα πληροφοριών καθώς και χαρακτηριστικά προσβασιμότητας προσώπων μειωμένης κινητικότητας και ατόμων με αναπηρίες)  ~~η σχετική υποδομή σταθμού (κρηπιδώματα, ζώνες πρόσβασης, όπου συμπεριλαμβάνονται οι ανάγκες ατόμων μειωμένης κινητικότητας, κ.λπ.), ο τεχνικός εξοπλισμός ασφαλείας και προστασίας.~~

## 2.2. Ενέργεια

Το σύστημα ηλεκτροκίνησης, όπου περιλαμβάνονται οι εναέριες γραμμές.

## 2.3. Παρατρόχιος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

Το σύνολο του παρατρόχιου τεχνικού εξοπλισμού που είναι αναγκαίος για την ασφάλεια ~~καθώς~~ και για τον χειρισμό και τον έλεγχο των κινήσεων αμαξοστοιχιών που επιτρέπεται να εκτελούν διαδρομές στο δίκτυο.

## 2.4. Εποχούμενος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

Το σύνολο του εποχούμενου τεχνικού εξοπλισμού που είναι αναγκαίος για την ασφάλεια ~~καθώς~~ και για τον χειρισμό και τον έλεγχο των κινήσεων αμαξοστοιχιών που επιτρέπεται να εκτελούν διαδρομές στο δίκτυο.

## 2.5. Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας

Οι διαδικασίες και ο σχετικός τεχνικός εξοπλισμός που επιτρέπουν τη συνεκτική ~~επιχειρησιακή~~ λειτουργία των διάφορων δομικών υποσυστημάτων, τόσο κατά την κανονική λειτουργία όσο και κατά την υποβαθμισμένη λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, της κατάρτισης και της οδήγησης αμαξοστοιχιών, του προγραμματισμού και της διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Το σύνολο των επαγγελματικών προσόντων που απαιτούνται για την παροχή  
⇒ σιδηροδρομικών μεταφορών κάθε είδους ⇐ ~~διασυννοριακών υπηρεσιών.~~

## 2.6. Τηλεπληροφορικές εφαρμογές

Σύμφωνα με το παράρτημα I, το υποσύστημα αυτό περιλαμβάνει δύο στοιχεία:

α) τις εφαρμογές για επιβατικές ~~μεταφορές υπηρεσίες~~, όπου περιλαμβάνονται τα συστήματα τα οποία παρέχουν πληροφορίες στους επιβάτες πριν από το ταξίδι και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, τα συστήματα κράτησης και πληρωμής, η διαχείριση αποσκευών και η διαχείριση των ανταποκρίσεων μεταξύ αμαξοστοιχιών και με άλλα μέσα μεταφοράς·

β) τις εφαρμογές για τη μεταφορά εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ενημέρωσης (παρακολούθηση εμπορευμάτων και αμαξοστοιχιών σε πραγματικό χρόνο), των συστημάτων διαλογής και διάθεσης, των συστημάτων κράτησης, πληρωμής και τιμολόγησης, της διαχείρισης των ανταποκρίσεων με άλλα μέσα μεταφοράς, της έκδοσης ηλεκτρονικών συνοδευτικών εγγράφων.

## 2.7. Τροχαίο υλικό

Η δομή, το σύστημα χειρισμού και ελέγχου για το σύνολο του τεχνικού εξοπλισμού αμαξοστοιχιών, οι συσκευές λήψης ηλεκτρικού ρεύματος, οι μονάδες έλξης και ενεργειακής μετατροπής, ο εποχούμενος τεχνικός εξοπλισμός για τη μέτρηση της ηλεκτρικής κατανάλωσης, τα όργανα πέδησης, ζεύξης και κύλισης (φορεία, άξονες κ.λπ.) και η ανάρτηση, οι θύρες, οι διεπαφές ανθρώπου/μηχανής (μηχανοδηγός, εποχούμενο προσωπικό και επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων ☒ χαρακτηριστικών προσβασιμότητας ☒ ~~των~~ ~~αναγκών~~ ~~ατόμων~~ ~~προσώπων~~ μειωμένης κινητικότητας ☒ και ατόμων με αναπηρίες ☒), οι συσκευές ενεργητικής ή παθητικής ασφάλειας και τα απαραίτητα για την υγεία των επιβατών και του εποχούμενου προσωπικού.

## 2.8. Επικαιροποίηση

Οι διαδικασίες, ο συναφής τεχνικός εξοπλισμός, τα κέντρα εφοδιαστικής για εργασίες συντήρησης και τα αποθέματα για την κάλυψη των αναγκών της ~~διορθωτικής~~ επισκευαστικής και της προληπτικής συντήρησης, ώστε να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και να είναι εγγυημένες οι απαιτούμενες επιδόσεις.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ**  
**ΒΑΣΙΚΕΣ ΟΥΣΙΩΔΕΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ**

**1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

**1.1. Ασφάλεια**

1.1.1. Ο σχεδιασμός, η κατασκευή ή συναρμογή, η συντήρηση και η επιτήρηση των στοιχείων ~~που είναι~~ καίριων για την ασφάλεια και, ειδικότερα, των στοιχείων που ~~συμμετέχουν~~ εμπλέκονται στην κίνηση των ~~τρένων~~ αμαξοστοιχιών πρέπει να εγγυώνται την ασφάλεια στο επίπεδο που αντιστοιχεί προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο, ακόμα και υπό τις καθορισμένες αντίξοες συνθήκες.

1.1.2. Οι παράμετροι που υπεισέρχονται στην επαφή τροχού-τροχιάς πρέπει να πληρούν τα κριτήρια σταθερότητας που είναι αναγκαία ώστε να εξασφαλίζεται πλήρως ασφαλής κυκλοφορία ~~με πλήρη ασφάλεια~~ υπό την επιτρεπόμενη μέγιστη ταχύτητα. Οι παράμετροι του εξοπλισμού πέδησης πρέπει να εγγυώνται τη δυνατότητα ακινητοποίησης σε συγκεκριμένη απόσταση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα.

1.1.3. Τα χρησιμοποιούμενα συστατικά στοιχεία πρέπει να ανθίστανται στις καθοριζόμενες συνήθειες ή εξαιρετικές καταπονήσεις κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους. Οι τυχαίες βλάβες τους πρέπει, με τη χρήση ενδεδειγμένων μέσων, να έχουν περιορισμένες συνέπειες στην ασφάλεια.

1.1.4. Η μελέτη των μόνιμων εγκαταστάσεων και του τροχαίου υλικού, καθώς και η επιλογή των χρησιμοποιούμενων υλικών πρέπει να γίνονται έτσι ώστε να περιορίζονται η εκδήλωση, η διάδοση και τα αποτελέσματα της φωτιάς και του καπνού σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.1.5. Τα συστήματα με προορισμό τον χειρισμό από τους χρήστες πρέπει να είναι σχεδιασμένα κατά τρόπο ώστε να μη θίγεται η ασφαλής λειτουργία των συστημάτων ή η υγεία και η ασφάλεια των χρηστών σε περίπτωση προβλεπτών χρήσεων που δεν είναι σύμφωνες προς τις αναγραφόμενες οδηγίες.

**1.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα**

Η επιτήρηση και η συντήρηση των σταθερών ή των κινητών στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών πρέπει να οργανώνονται, να διενεργούνται και να εκτιμώνται ποσοτικά κατά τρόπο ώστε να διατηρείται η λειτουργία τους υπό τις προβλεπόμενες συνθήκες.

**1.3. Υγεία**

1.3.1. Τα υλικά που ενδέχεται, με τον τρόπο χρησιμοποίησής τους, να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία των προσώπων που έχουν πρόσβαση σε αυτά δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται στη σιδηροδρομική υποδομή.

1.3.2. Η επιλογή, οι εφαρμογές και η χρησιμοποίηση των υλικών αυτών πρέπει να έχουν ως στόχο να περιορίζονται οι εκπομπές επιβλαβών και επικινδύνων καπνών ή αερίων, ειδικότερα σε περίπτωση πυρκαγιάς.

## 1.4. Προστασία του περιβάλλοντος

---

↓ 2008/57/EK (προσαρμοσμένο)

1.4.1. Κατά τη μελέτη του συστήματος πρέπει να εκτιμώνται και να λαμβάνονται υπόψη σύμφωνα με τις ισχύουσες ~~κοινοτικές~~  ενωσιακές  διατάξεις οι επιπτώσεις της εγκατάστασης και της ~~επιχειρησιακής~~ λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος επί του στο περιβάλλοντος.

---

↓ 2008/57/EK

1.4.2. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται στις αμαξοστοιχίες και στην υποδομή πρέπει να αποτρέπουν την εκπομπή επιβλαβών και επικίνδυνων για το περιβάλλον καπνών ή αερίων, ιδίως σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.4.3. Το τροχαίο υλικό και τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης πρέπει να είναι ~~μελετημένα~~ σχεδιασμένα και κατασκευασμένα κατά τρόπον ώστε να είναι ηλεκτρομαγνητικώς συμβατά με τις εγκαταστάσεις, τον τεχνικό εξοπλισμό και τα δημόσια ή ιδιωτικά δίκτυα με τα οποία ενδέχεται να υπάρξει παρεμβολή.

1.4.4. Κατά την επιχειρησιακή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος πρέπει να τηρούνται τα επίπεδα των κανονιστικών ρυθμίσεων σχετικά με την ηχορρύπανση.

1.4.5. Η ~~επιχειρησιακή~~ λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος δεν πρέπει να προκαλεί, στο έδαφος, επίπεδο δονήσεων απαράδεκτο για τις δραστηριότητες και τον χώρο διέλευσης πλησίον της υποδομής και υπό κανονική κατάσταση συντήρησης.

### 1.5. Τεχνική συμβατότητα

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής και των μόνιμων εγκαταστάσεων πρέπει να είναι συμβατά και μεταξύ τους και με τα χαρακτηριστικά των αμαξοστοιχιών που πρόκειται να κυκλοφορήσουν στο σιδηροδρομικό σύστημα.

Όταν είναι δύσκολο να τηρηθούν τα χαρακτηριστικά αυτά σε ορισμένα μέρη του δικτύου, θα μπορούσαν να τεθούν σε εφαρμογή προσωρινές λύσεις που να εγγυώνται τη συμβατότητα στο μέλλον.

## 2. ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ

### 2.1. Υποδομές

#### 2.1.1. Ασφάλεια

Πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή ~~της~~ ανεπιθύμητης πρόσβασης ή παρείσφρησης στις εγκαταστάσεις.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να περιορίζονται οι κίνδυνοι στους οποίους εκτίθενται τα άτομα, ιδίως κατά τη διέλευση των αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς.

Η υποδομή στην οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι ~~μελετημένη~~ σχεδιασμένη και κατασκευασμένη κατά τρόπον ώστε να περιορίζονται οι κίνδυνοι για την ασφάλεια των προσώπων (σταθερότητα, πυρκαγιά, πρόσβαση, εκκένωση, κρηπίδωμα κ.λπ.).

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλες διατάξεις για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφαλείας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους και γεφυρών.

## 2.2. Ενέργεια

### 2.2.1. Ασφάλεια

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων ενεργειακής τροφοδότησης δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ούτε των αμαξοστοιχιών ούτε των προσώπων (χρηστών, επιχειρησιακού προσωπικού, περιόικων και τρίτων).

### 2.2.2. Προστασία του περιβάλλοντος

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων τροφοδότησης με ηλεκτρική ή θερμική ενέργεια δεν πρέπει να διαταράσσει το περιβάλλον πέραν των προδιαγεγραμμένων ορίων.

### 2.2.3. Τεχνική συμβατότητα

Τα χρησιμοποιούμενα συστήματα τροφοδότησης με ηλεκτρική/θερμική ενέργεια πρέπει:

- να επιτρέπουν ~~στα τρένα~~ στις αμαξοστοιχίες να επιτυγχάνουν τις καθορισμένες επιδόσεις,
- στην περίπτωση συστήματος τροφοδότησης με ηλεκτρική ενέργεια, να είναι συμβατά με τα συστήματα λήψης ρεύματος που είναι εγκατεστημένα στις αμαξοστοιχίες.

## 2.3. Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

### 2.3.1. Ασφάλεια

Οι εγκαταστάσεις ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης και οι διαδικασίες που χρησιμοποιούνται πρέπει να επιτρέπουν κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών σε επίπεδο ασφάλειας ~~σε~~ αντίστοιχο προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο. Τα συστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης πρέπει να εξακολουθούν να καθιστούν δυνατή την κυκλοφορία αμαξοστοιχιών οι οποίες επιτρέπεται να κυκλοφορούν υπό καθορισμένες έκρυθμες συνθήκες.

### 2.3.2. Τεχνική συμβατότητα

Κάθε νέα υποδομή και κάθε νέο τροχαίο υλικό που κατασκευάζεται ή αναπτύσσεται μετά την επιλογή συμβατών συστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης πρέπει να είναι προσαρμοσμένα ~~να~~ στη χρήση των εν λόγω συστημάτων.

Ο τεχνικός εξοπλισμός ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που είναι εγκατεστημένος στο θάλαμο οδηγήσεως αμαξοστοιχίας πρέπει να επιτρέπει την ~~κανονική~~ ομαλή λειτουργία, υπό προδιαγεγραμμένες συνθήκες, στο σιδηροδρομικό σύστημα.

## 2.4. Τροχαίο υλικό

### 2.4.1. Ασφάλεια

Τα φέροντα στοιχεία του τροχαίου υλικού και των ζεύξεων μεταξύ των οχημάτων πρέπει να έχουν μελετηθεί κατά τρόπο ώστε να προστατεύονται οι χώροι των επιβατών και οδήγησης σε περίπτωση σύγκρουσης ή εκτροχιασμού.

Το ηλεκτρολογικό υλικό δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια λειτουργίας των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Οι τεχνικές πέδησης καθώς και οι επιβαλλόμενες καταπονήσεις πρέπει να είναι συμβατές με την κατασκευή των γραμμών, των τεχνικών έργων και των συστημάτων σηματοδότησης.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα όσον αφορά την πρόσβαση στα στοιχεία υπό τάση ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των προσώπων.



Σε περίπτωση κινδύνου πρέπει κάποια συστήματα να παρέχουν στους επιβάτες τη δυνατότητα να ειδοποιούν τον μηχανοδηγό και στο προσωπικό συνοδείας να έρχεται σε επαφή με το μηχανοδηγό.

Οι θύρες πρόσβασης πρέπει να είναι εφοδιασμένες με σύστημα ανοίγματος και κλεισίματος το οποίο να εγγυάται την ασφάλεια των επιβατών.

Πρέπει να προβλέπονται και να επισημαίνονται έξοδοι κινδύνου.

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλα συστήματα για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφαλείας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους.

Είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση επί των αμαξοστοιχιών συστήματος φωτισμού ασφαλείας επαρκούς έντασης και αυτονομίας.

Οι αμαξοστοιχίες πρέπει να διαθέτουν μεγαφωνικό σύστημα που να επιτρέπει τη διαβίβαση μηνυμάτων προς τους επιβάτες από το προσωπικό της αμαξοστοιχίας.

#### 2.4.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

~~Η μελέτη~~ Ο σχεδιασμός του τεχνικού εξοπλισμού ζωτικής σημασίας, κύλισης, έλξης και πέδησης καθώς και ελέγχου-χειρισμού, πρέπει να επιτρέπει, υπό καθορισμένες έκρυθμες συνθήκες, τη συνέχιση της πορείας της αμαξοστοιχίας χωρίς αρνητικές συνέπειες στον τεχνικό εξοπλισμό που παραμένει σε λειτουργία.

#### 2.4.3. Τεχνική συμβατότητα

Το ηλεκτρολογικό υλικό πρέπει να είναι συμβατό με τη λειτουργία των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Στην περίπτωση ηλεκτροκίνησης, τα χαρακτηριστικά των συστημάτων λήψης ρεύματος πρέπει να επιτρέπουν την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών με τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης του σιδηροδρομικού συστήματος.

Το τροχαίο υλικό πρέπει να έχει χαρακτηριστικά που να του επιτρέπουν να κυκλοφορεί σε όλες τις γραμμές στις οποίες προβλέπεται η λειτουργία του, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών κλιματικών συνθηκών.

#### 2.4.4. Έλεγχοι

Οι αμαξοστοιχίες πρέπει να είναι εφοδιασμένες με συσκευή καταγραφής. Τα δεδομένα που συλλέγει αυτή η συσκευή και η επεξεργασία των πληροφοριών πρέπει να εναρμονίζονται.

### 2.5. Συντήρηση

#### 2.5.1. Ασφάλεια και υγεία

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι εφαρμοζόμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης πρέπει να εγγυώνται ασφαλή ~~επιχειρησιακή~~ λειτουργία του συγκεκριμένου υποσυστήματος και να μη συνιστούν κίνδυνο για την υγεία και την ασφάλεια.

#### 2.5.2. Προστασία του περιβάλλοντος

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι εφαρμοζόμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα επίπεδα οχλήσεων που είναι αποδεκτά για τον περιβάλλοντα χώρο.

#### 2.5.3. Τεχνική συμβατότητα

Οι εγκαταστάσεις συντήρησης του τροχαίου υλικού πρέπει να καθιστούν δυνατή την εκτέλεση των εργασιών ασφαλείας, υγιεινής και άνεσης σε όλο το υλικό για το οποίο έχουν κατασκευαστεί.

## **2.6. Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας**

### **2.6.1. Ασφάλεια**

Η σύγκλιση των κανόνων λειτουργίας των δικτύων, καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών και του εποχούμενου προσωπικού και του προσωπικού των κέντρων ελέγχου, πρέπει να εγγυώνται ασφαλή ~~επιχειρησιακή~~ λειτουργία, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυννοριακών και των εσωτερικών μεταφορών.

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου, καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης των σχετικών φορέων εκμετάλλευσης, πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο ασφαλείας.

### **2.6.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα**

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου, καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται από τους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης, πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας και διαθεσιμότητας του συστήματος.

### **2.6.3. Τεχνική συμβατότητα**

Η σύγκλιση των κανόνων ~~επιχειρησιακής~~ λειτουργίας των δικτύων, καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών, του εποχούμενου προσωπικού και του προσωπικού διαχείρισης της κυκλοφορίας, πρέπει να εγγυώνται την αποτελεσματική λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυννοριακών και των εσωτερικών μεταφορών.

## **2.7. Εφαρμογές τηλεπληροφορικής στις επιβατικές και στις εμπορευματικές μεταφορές**

### **2.7.1. Τεχνική συμβατότητα**

Οι βασικές απαιτήσεις στον τομέα των εφαρμογών τηλεπληροφορικής που εγγυώνται κάποιο ελάχιστο ποιότητας εξυπηρέτησης των επιβατών και των πελατών του εμπορευματικού τομέα αφορούν ιδιαίτερος την τεχνική συμβατότητα.

Για τις εφαρμογές αυτές πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε:

- οι βάσεις δεδομένων, τα λογισμικά και τα πρωτόκολλα επικοινωνίας δεδομένων να αναπτύσσονται έτσι ώστε να εγγυώνται μέγιστες δυνατότητες ανταλλαγής δεδομένων, αφενός, μεταξύ διαφόρων εφαρμογών και, αφετέρου, μεταξύ διαφόρων φορέων εκμετάλλευσης, με εξαίρεση τα απόρρητα εμπορικά δεδομένα,
- οι χρήστες να έχουν εύκολη πρόσβαση στις πληροφορίες.

### **2.7.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα**

Οι τρόποι χρήσης, διαχείρισης, προσαρμογής στα πρόσφατα δεδομένα και συντήρησης αυτών των βάσεων δεδομένων, λογισμικών και πρωτοκόλλων επικοινωνίας δεδομένων πρέπει να εγγυώνται την αποδοτικότητα των ανωτέρω συστημάτων και την ποιότητα εξυπηρέτησης.

### **2.7.3. Υγεία**

Στις διεπαφές των συστημάτων αυτών με τους χρήστες, πρέπει να τηρείται το ελάχιστο επίπεδο κανόνων εργονομίας και προστασίας της υγείας.

### **2.7.4. Ασφάλεια**

Για την αποθήκευση ή τη μετάδοση πληροφοριών που σχετίζονται με την ασφάλεια πρέπει να εξασφαλίζονται επαρκή επίπεδα ακεραιότητας και αξιοπιστίας.

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV**

### **ΔΗΛΩΣΗ ΠΙΣΤΟΤΗΤΑΣ "CE" ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ**

#### **1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ**

Η δήλωση «CE» ισχύει για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που αφορά η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και στα οποία αναφέρεται το άρθρο 3. Τα στοιχεία αυτά διαλειτουργικότητας μπορεί να είναι:

##### **1.1. Στοιχεία ευρείας χρήσεως**

Είναι τα στοιχεία που δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα και μπορούν να χρησιμοποιούνται ως έχουν και σε άλλους τομείς.

##### **1.2. Στοιχεία ευρείας χρήσεως με ειδικά χαρακτηριστικά**

Είναι τα στοιχεία που καθ' αυτά δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα αλλά πρέπει να έχουν ειδικές επιδόσεις όταν χρησιμοποιούνται στο σιδηροδρομικό τομέα.

##### **1.3. Ειδικά στοιχεία**

Πρόκειται για στοιχεία ειδικά για σιδηροδρομικές εφαρμογές.

#### **2. ΠΕΛΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ**

Η δήλωση "EK" αφορά:

— είτε την αξιολόγηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της εγγενούς συμμόρφωσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζομένου μεμονωμένα, προς τις τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληροί,

— είτε την εκτίμηση / αξιολόγηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζομένου στο πλαίσιο της σιδηροδρομικής χρήσης και, ιδιαίτερα, στην περίπτωση που πρόκειται περί διασυνδέσεων, σε σχέση με τις υπό έλεγχο τεχνικές προδιαγραφές, ιδίως λειτουργικής φύσεως.

Οι διαδικασίες αξιολόγησης τις οποίες εφαρμόζουν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί, στο στάδιο της μελέτης καθώς και της κατασκευής, διεξάγονται βάσει των ενοτήτων που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ, σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που εμφανίζονται στις ΤΠΔ.

#### **3. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΔΗΛΩΣΗΣ "CE"**

Η δήλωση πιστότητας «CE» ή καταλληλότητας χρήσης και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα με εκείνη των οδηγιών χρήσεως και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- τα στοιχεία αναφοράς της οδηγίας,
- το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή ή αντιπροσώπου του εγκατεστημένου στην Κοινότητα (πρέπει να σημειώνονται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης

~~διεύθυνση και, σε περίπτωση αντιπροσώπου, και η εταιρική επωνυμία του κατασκευαστή),~~

~~την περιγραφή του στοιχείου διαλειτουργικότητας (οίκος κατασκευής, τύπος κ.λπ.),~~

~~μνεία της διαδικασίας που ακολουθήθηκε για τη δήλωση πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης (άρθρο 13),~~

~~όλα τα ειδικά χαρακτηριστικά του στοιχείου διαλειτουργικότητας, και ιδίως οι προϋποθέσεις χρήσης,~~

~~την ονομασία και τη διεύθυνση του ή των κοινοποιημένων οργανισμών οι οποίοι παρενέβησαν στην ακολουθούμενη διαδικασία για την πιστότητα ή την καταλληλότητα χρήσης καθώς και την ημερομηνία του πιστοποιητικού εξέτασης, συνοδευόμενη, ενδεχομένως, από τη διάρκεια και τους όρους ισχύος του πιστοποιητικού,~~

~~ενδεχομένως, τα στοιχεία αναφοράς των ευρωπαϊκών προδιαγραφών,~~

~~προσδιορισμός της ταυτότητας του υπογράφοντος που είναι εξουσιοδοτημένος να δεσμεύει τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο του κατασκευαστή.~~

↓ 2011/18/ΕΕ άρθρο 1 και  
παράρτημα ΙΙ

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

### ΔΗΛΩΣΗ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

#### 1. Δήλωση «ΕΚ» επαλήθευσης υποσυστημάτων,

~~Η δήλωση «ΕΚ» επαλήθευσης και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.~~

~~Η εν λόγω δήλωση πρέπει να βασίζεται στις πληροφορίες που προκύπτουν κατά τη διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ» για υποσυστήματα όπως καθορίζεται στο μέρος 2 του παραρτήματος VI. Πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα με τον τεχνικό φάκελο και πρέπει να περιέχει τουλάχιστον:~~

~~τα στοιχεία αναφοράς της οδηγίας,~~

- ~~– όνομα και διεύθυνση της συμβαλλόμενης οντότητας ή του κατασκευαστή, ή εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του εγκαταστημένου στην Ευρωπαϊκή Ένωση (αναφέρονται η εμπορική ονομασία και πλήρης διεύθυνση· στην περίπτωση του εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου, αναφέρεται επίσης η εμπορική ονομασία της συμβαλλόμενης οντότητας ή του κατασκευαστή),~~

↓ 2011/18/ΕΕ άρθρο 1 και  
παράρτημα ΙΙ

~~συνολτική περιγραφή του υποσυστήματος,~~

~~ονομασία και διεύθυνση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος διεξήγαγε την επαλήθευση «ΕΚ» που αναφέρεται στο άρθρο 18,~~

~~τα στοιχεία αναφοράς των εγγράφων που περιέχει ο τεχνικός φάκελος~~

~~όλες τις σχετικές προσωρινές ή τελικές διατάξεις τις οποίες πρέπει να πληρούν τα υποσυστήματα και, ειδικότερα, εάν υπάρχουν, όλους τους επιχειρησιακούς περιορισμούς ή όρους,~~

- ~~– εάν είναι προσωρινή, τη διάρκεια ισχύος της δήλωσης «ΕΚ»,~~

~~το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος.~~

~~Όταν στο παράρτημα VI γίνεται αναφορά στην ΠΔΕ «ΕΚ», για τη δήλωση αυτή ισχύουν οι διατάξεις του παρόντος μέρους.~~

#### 2. Δήλωση επαλήθευσης υποσυστημάτων στην περίπτωση εθνικών κανόνων

~~Όταν γίνεται αναφορά στο παράρτημα VI της δήλωσης επαλήθευσης υποσυστημάτων στην περίπτωση των εθνικών κανόνων, για την εν λόγω δήλωση ισχύουν κατ' αναλογία οι διατάξεις του μέρους 1.»~~

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

### ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

#### 1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Η διαδικασία επαλήθευσης για υποσύστημα περιλαμβάνει έλεγχο και πιστοποίηση ότι το υποσύστημα:

— έχει μελετηθεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο ώστε να τηρούνται οι βασικές απαιτήσεις που το αφορούν, και

— μπορεί να εγκριθεί η θέση του σε χρήση.

#### 2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ «ΕΚ»

##### 2.1. Εισαγωγή

Η επαλήθευση «ΕΚ» είναι η διαδικασία με την οποία ένας κοινοποιημένος οργανισμός ελέγχει και πιστοποιεί ότι το υποσύστημα:

— είναι σύμφωνο προς τη (τις) σχετική(ές) ΤΠΔ,

— πληροί τις υπόλοιπες κανονιστικές διατάξεις που απορρέουν από τη Συνθήκη.

##### 2.2. Μέρη του υποσυστήματος και φάσεις

###### 2.2.1. Προσωρινή Δήλωση Επαλήθευσης (ΠΔΕ)

Εάν ορίζεται στις ΤΠΔ ή, ανάλογα με την περίπτωση, μετά από αίτημα του αιτούντα, το υποσύστημα θα μπορούσε να χωριστεί σε ορισμένα μέρη ή να ελεγχθεί σε ορισμένες φάσεις της διαδικασίας επαλήθευσης.

Η προσωρινή δήλωση επαλήθευσης (ΠΔΕ) είναι η διαδικασία κατά την οποία κοινοποιημένος οργανισμός ελέγχει και πιστοποιεί ορισμένα μέρη του υποσυστήματος ή ορισμένες φάσεις της διαδικασίας επαλήθευσης.

Κάθε ΠΔΕ καταλήγει στην έκδοση πιστοποιητικού «ΕΚ» ΠΔΕ από τον κοινοποιημένο οργανισμό που έχει επιλέξει ο αιτών, και ο οποίος, στη συνέχεια, ανάλογα με την περίπτωση, συντάσσει ΠΔΕ «ΕΚ». Το πιστοποιητικό ΠΔΕ και η ΠΔΕ πρέπει να περιέχουν παραπομπή στις ΤΠΔ με τις οποίες έχει αξιολογηθεί η συμμόρφωση.

###### 2.2. Περιγραφή των υποσυστημάτων

Ο αιτών μπορεί να υποβάλει αίτηση ΠΔΕ για κάθε μέρος. Και κάθε μέρος ελέγχεται σε κάθε φάση όπως περιγράφεται στην ενότητα 2.2.3.

###### 2.2.3. Φάσεις της διαδικασίας επαλήθευσης

Το υποσύστημα, ή ορισμένα μέρη του υποσυστήματος, ελέγχονται σε καθεμία από τις ακόλουθες φάσεις:

— συνολική μελέτη,

— παραγωγή, κατασκευή, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των εργασιών πολιτικού μηχανικού, της κατασκευής, της συναρμολόγησης του στοιχείου και της γενικής ρύθμισης,

~~τελική δοκιμή.~~

~~Ο αιτών μπορεί να υποβάλει αίτηση για ΠΔΕ σχετικά με τη φάση της μελέτης (συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών τύπου) και σχετικά με τη φάση παραγωγής.~~

### ~~2.3. Πιστοποιητικό επαλήθευσης~~

~~2.3.1. 2.3.1. Ο κοινοποιημένος οργανισμός που είναι αρμόδιος για την επαλήθευση «ΕΚ» αξιολογεί τη μελέτη, την παραγωγή και την τελική δοκιμή του υποσυστήματος και συντάσσει το πιστοποιητικό «ΕΚ» επαλήθευσης που προορίζεται για τον αιτούντα, ο οποίος στη συνέχεια συντάσσει τη δήλωση «ΕΚ» επαλήθευσης. Το πιστοποιητικό επαλήθευσης «ΕΚ» πρέπει να περιέχει παραπομπή στις ΤΠΔ προς τις οποίες έχει αξιολογηθεί η συμμόρφωση.~~

~~Όπου υποσύστημα δεν έχει αξιολογηθεί για τη συμμόρφωσή του προς όλες τις σχετικές ΤΠΔ (π.χ. στην περίπτωση παρέκκλισης, μερικής εφαρμογής ΤΠΔ για αναβάθμιση ή ανακαίνιση, μεταβατικής περιόδου σε ΤΠΔ ή σε ειδική περίπτωση), το πιστοποιητικό «ΕΚ» παρέχει την ακριβή παραπομπή στην(στις) ΤΠΔ ή σε μέρη της(τους) προς τα οποία δεν έχει εξεταστεί η συμμόρφωση από τον κοινοποιημένο οργανισμό κατά τη διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ».~~

~~2.3.2. 2.3.2. Σε περίπτωση που έχουν εκδοθεί πιστοποιητικά «ΕΚ» ΠΔΕ, ο κοινοποιημένος οργανισμός ο αρμόδιος για την επαλήθευση «ΕΚ» του υποσυστήματος λαμβάνει υπόψη τα εν λόγω πιστοποιητικά «ΕΚ» ΠΔΕ και, πριν εκδώσει το πιστοποιητικό «ΕΚ» επαλήθευσης:~~

~~ελέγχει ότι τα πιστοποιητικά «ΕΚ» ΠΔΕ καλύπτουν σωστά τις σχετικές απαιτήσεις της(των) ΤΠΔ,~~

~~ελέγχει όλες τις παραμέτρους που δεν καλύπτονται από το(τα) πιστοποιητικό(ά) «ΕΚ» ΠΔΕ, και~~

~~ελέγχει την τελική δοκιμή του υποσυστήματος ως συνόλου.~~

### ~~2.4. Τεχνικός φάκελος~~

~~Ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση «ΕΚ» επαλήθευσης πρέπει να περιέχει:~~

~~γενικά και λεπτομερή σχέδια όσον αφορά την εκτέλεση, ηλεκτρικά και υδραυλικά διαγράμματα, διαγράμματα του κυκλώματος ελέγχου, περιγραφή των συστημάτων επεξεργασίας δεδομένων και αυτοματισμού, τεκμηρίωση για τη λειτουργία και τη συντήρηση κ.λπ., για το οικείο υποσύστημα,~~

~~κατάλογο στοιχείων διαλειτουργικότητας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο δ), τα οποία είναι ενσωματωμένα στο υποσύστημα,~~

~~αντίγραφα των δηλώσεων «ΕΚ» συμμόρφωσης ή καταλληλότητας για χρήση τα οποία πρέπει να υπάρχουν για τα προαναφερθέντα στοιχεία σύμφωνα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 της οδηγίας, συνοδευόμενα, εάν συντρέχει λόγος, από τα αντίστοιχα φύλλα υπολογισμού και από αντίγραφο των πρακτικών των δοκιμών και εξετάσεων που έχουν διεξαγάγει οι κοινοποιημένοι οργανισμοί βάσει των κοινών τεχνικών προδιαγραφών,~~

~~εφόσον είναι διαθέσιμο(α), το πιστοποιητικό “ΕΚ” ΠΔΕ και, σε αυτή την περίπτωση, εάν είναι σκόπιμο, την (τις) ΠΔΕ που συνοδεύει(ουν) το πιστοποιητικό “ΕΚ” επαλήθευσης, συμπεριλαμβανομένου του αποτελέσματος της επαλήθευσης στην οποία προέβη ο κοινοποιημένος οργανισμός για την εγκυρότητα του πιστοποιητικού,~~

~~εφόσον είναι διαθέσιμο(α), το πιστοποιητικό «ΕΚ» ΠΔΕ και, σε αυτή την περίπτωση, εάν είναι σκόπιμο, την (τις) ΠΔΕ που συνοδεύει(ουν) το πιστοποιητικό «ΕΚ» επαλήθευσης, συμπεριλαμβανομένου του αποτελέσματος της επαλήθευσης~~



~~στην οποία προέβη ο κοινοποιημένος οργανισμός για την εγκυρότητα του πιστοποιητικού, πιστοποιητικό «ΕΚ» επαλήθευσης, συνοδευόμενο από τα αντίστοιχα φύλλα υπολογισμού και με υπογραφή του κοινοποιημένου οργανισμού του αρμόδιου για την επαλήθευση «ΕΚ», στο οποίο αναφέρεται ότι το υποσύστημα πληροί τις απαιτήσεις της (των) σχετική(ών) ΤΠΔ και γίνεται μνεία κάθε επιφύλαξης που καταγράφηκε κατά την εκτέλεση των εργασιών και δεν ανακλήθηκε· το πιστοποιητικό «ΕΚ» επαλήθευσης πρέπει να συνοδεύεται και από τις εκθέσεις επιθεώρησης και διαχειριστικού ελέγχου οι οποίες συντάχθηκαν από τον ίδιο οργανισμό για την εργασία του, όπως εξειδικεύεται στις ενότητες 2.5.3 και 2.5.4,~~

~~πιστοποιητικά «ΕΚ» που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με άλλη νομοθεσία που απορρέει από τη συνθήκη,~~

~~εφόσον απαιτείται ασφαλής ενσωμάτωση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 352/2009 της Επιτροπής<sup>31</sup>, ο αιτών περιλαμβάνει στον τεχνικό φάκελο του αξιολογητή έκθεση για τις Κοινές Μεθόδους Ασφάλειας (ΚΜΑ – CSM) όσον αφορά την εκτίμηση επικινδυνότητας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 3 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.~~

## 2.5. Παρακολούθηση

~~2.5.1. Σκοπός της επιτήρησης «ΕΚ» είναι να εξασφαλιστεί ότι κατά τη διάρκεια της κατασκευής του υποσυστήματος τηρήθηκαν οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τον τεχνικό φάκελο.~~

~~2.5.2. Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο επιφορτισμένος με τον έλεγχο της παραγωγής πρέπει να έχει συνεχώς πρόσβαση στα κτίρια, στα εργοστάσια, στους χώρους αποθήκευσης και, ανάλογα με την περίπτωση, στις εγκαταστάσεις προκατασκευής ή δοκιμής και, γενικότερα, σε όλους τους χώρους στους οποίους μπορεί να κρίνει αναγκαία την πρόσβασή του για την εκτέλεση της αποστολής του. Ο κοινοποιημένος οργανισμός πρέπει να λάβει από τον αιτούντα όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για αυτό το σκοπό και, ειδικότερα, τα σχέδια εφαρμογής και την τεχνική τεκμηρίωση σχετικά με το υποσύστημα.~~

~~2.5.3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο επιφορτισμένος με τον έλεγχο της εφαρμογής πραγματοποιεί κατά τακτά διαστήματα ελέγχους, προκειμένου να επιβεβαιώνεται η συμμόρφωση προς τη(τις) σχετική(ές) ΤΠΔ. Παραδίδει στους αρμόδιους για την εφαρμογή έκθεση ελέγχου. Σε ορισμένες φάσεις των εργασιών κατασκευής είναι δυνατόν να απαιτηθεί η παρουσία του.~~

~~2.5.4. Επιπλέον, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να πραγματοποιεί αφηνιδιαστικές επισκέψεις στον τόπο εργασίας ή στα εργοστάσια. Με την ευκαιρία αυτών των επισκέψεων ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να διενεργεί πλήρεις ή μερικούς ελέγχους. Παραδίδει στους υπευθύνους για την εφαρμογή έκθεση επιθεώρησης και, ενδεχομένως, έκθεση ελέγχου.~~

~~2.5.5. Για την έκδοση της δήλωσης “ΕΚ” καταλληλότητας για χρήση, η οποία αναφέρεται στο μέρος 2 του παραρτήματος IV, ο κοινοποιημένος οργανισμός έχει τη δυνατότητα να παρακολουθεί υποσύστημα στο οποίο έχει τοποθετηθεί στοιχείο διαλειτουργικότητας, προκειμένου να εκτιμά, στις περιπτώσεις που το απαιτεί η αντίστοιχη ΤΠΔ, την καταλληλότητά του για χρήση στο σιδηροδρομικό περιβάλλον για το οποίο προορίζεται.~~

<sup>31</sup> EEL 108 της 22.4.2009, σ. 4.

## 2.6. Υποβολή

Ο αιτών υποβάλλει τον πλήρη φάκελο κατά την ενότητα 2.4 προς υποστήριξη του(των) πιστοποιητικού(ών) «ΕΚ» ΠΔΕ, εφόσον υπάρχει(ουν), που εκδίδει ο κοινοποιημένος οργανισμός ο αρμόδιος για το πιστοποιητικό αυτό, ή προς υποστήριξη του πιστοποιητικού επαλήθευσης που εκδίδει ο κοινοποιημένος οργανισμός ο αρμόδιος για την επαλήθευση «ΕΚ» του υποσυστήματος. Ο φάκελος πρέπει να επισυνάπτεται στη δήλωση «ΕΚ» επαλήθευσης που ο υποψήφιος διαβιβάζει στην αρμόδια αρχή στην οποία υποβάλλει την αίτηση για την έγκριση θέσης σε χρήση.

Ο αιτών διατηρεί αντίγραφο του φακέλου καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υποσυστήματος. Ο φάκελος διαβιβάζεται σε άλλα κράτη μέλη, εφόσον το ζητήσουν.

## 2.7. Δημοσίευση

Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός πρέπει να δημοσιεύει περιοδικά πληροφορίες σχετικά με:

αιτήσεις για επαλήθευση «ΕΚ» και για ΠΔΕ που παρέλαβε,

αιτήσεις για αξιολόγηση συμμόρφωσης και/ή καταλληλότητας για τη χρήση ΣΔ,

πιστοποιητικά «ΕΚ» ΠΔΕ που εκδόθηκαν ή των οποίων δεν εγκρίθηκε η χορήγηση,

πιστοποιητικά «ΕΚ» συμμόρφωσης και/ή καταλληλότητας για χρήση που εκδόθηκαν ή των οποίων δεν εγκρίθηκε η χορήγηση,

πιστοποιητικά «ΕΚ» επαλήθευσης που εκδόθηκαν ή των οποίων δεν εγκρίθηκε η χορήγηση.

## 2.8. Γλώσσα

Οι φάκελοι και η αλληλογραφία που αφορούν τις διαδικασίες επαλήθευσης «ΕΚ» πρέπει να συντάσσονται σε μια από τις ενωσιακές επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο αιτών ή σε επίσημη γλώσσα της ΕΕ αποδεκτή από αυτόν.

## 3. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ

### 3.1. Εισαγωγή

Η διαδικασία επαλήθευσης στην περίπτωση εθνικών κανόνων είναι η διαδικασία κατά την οποία ο κοινοποιημένος οργανισμός που ορίζεται κατά τις διατάξεις του άρθρου 17 παράγραφος 3 (ορισθείς οργανισμός) ελέγχει και πιστοποιεί ότι το υποσύστημα είναι σύμφωνο προς τους εθνικούς κανόνες που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17 παράγραφος 3.

### 3.2. Πιστοποιητικό επαλήθευσης

Ο ορισθείς οργανισμός που έχει οριστεί και είναι αρμόδιος για τη διαδικασία επαλήθευσης στην περίπτωση εθνικών κανόνων συντάσσει το πιστοποιητικό επαλήθευσης το οποίο προορίζεται για τον αιτούντα.

Το πιστοποιητικό περιέχει ακριβή παραπομπή στον (στους) εθνικό(ούς) κανόνα(ες) προς τον (τους) οποίο(ους) έχει εξεταστεί η συμμόρφωση από τον οργανισμό που έχει οριστεί στη διαδικασία επαλήθευσης, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων των σχετικών με μέρη που αποτελούν το αντικείμενο παρέκκλισης από ΤΠΔ, αναβάθμισης ή ανακαίνισης.

Στην περίπτωση εθνικών κανόνων σχετικών με τα υποσυστήματα που συνθέτουν όχημα, ο οργανισμός που έχει οριστεί χωρίζει το πιστοποιητικό σε δύο μέρη, από τα οποία το ένα περιλαμβάνει τις παραπομπές στους εθνικούς κανόνες που σχετίζονται αυστηρά με την τεχνική συμβατότητα μεταξύ των αντίστοιχων οχήματος και δικτύου, ενώ το άλλο αφορά όλους τους άλλους εθνικούς κανόνες.

### ~~3.3. Τεχνικός φάκελος~~

~~Ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει το πιστοποιητικό επαλήθευσης στην περίπτωση εθνικών κανόνων πρέπει να περιλαμβάνεται στον τεχνικό φάκελο που αναφέρεται στην ενότητα 2.4 και να περιέχει τα τεχνικά δεδομένα τα σχετικά με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης του υποσυστήματος με τους εθνικούς κανόνες.~~

↓ 2008/57/EK

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

### ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΠΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΗ ΣΕ ΧΡΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΤΗΡΟΥΝ ΤΙΣ ΤΠΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ

↓ 2009/131/EK άρθρο 1 και παράρτημα

#### 1. Κατάλογος παραμέτρων

##### 1.1. Γενικά έγγραφα

~~Γενικό πληροφοριακό υλικό (περιλαμβάνονται η περιγραφή νέου, ανακαινισμένου ή αναβαθμισμένου οχήματος και πληροφορίες σχετικές με τη σκοπούμενη χρήση, τη μελέτη, την επισκευή, την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρησή του, τεχνικός φάκελος κ.λπ.)~~

##### 1.2. Φέρουσα κατασκευή και μηχανικά μέρη

~~Μηχανική ακεραιότητα και διαπαφή μεταξύ οχημάτων (περιλαμβάνονται όργανα έλξης και πρόσκρουσης, διάδρομοι ενδοεπικοινωνίας), αντοχή της φέρουσας κατασκευής του οχήματος και του εξοπλισμού του (π.χ. καθίσματα), μεταφορική ικανότητα, παθητική ασφάλεια (περιλαμβάνονται η αντοχή σε σύγκρουση εσωτερικού και εξωτερικού)~~

##### 1.3. Διάδραση με την τροχιά και περιτύπωση

~~Μηχανικές διαπαφές με την υποδομή (περιλαμβάνονται η στατική και η δυναμική συμπεριφορά, περιθώρια και ανοχές, το περιτύπωμα, τα όργανα κύλισης κ.λπ.)~~

##### 1.4. Εξοπλισμός πέδησης

~~Σημεία σχετικά με την πέδηση (περιλαμβάνονται η προστασία από ολίσθηση των τροχών, ο έλεγχος της πέδησης, και οι επιδόσεις της πέδησης κατά τη λειτουργία, την πέδηση ανάγκης και την πέδηση στάθμευσης)~~

##### 1.5. Σημεία σχετιζόμενα με τους επιβάτες

~~Εγκαταστάσεις για τους επιβάτες και περιβάλλον για τους επιβάτες (περιλαμβάνονται παράθυρα και θύρες για επιβάτες, απαιτήσεις για άτομα μειωμένης κινητικότητας κ.λπ.)~~

##### 1.6. Συνθήκες περιβάλλοντος και αεροδυναμικά φαινόμενα

~~Επιρροή του περιβάλλοντος στο όχημα και επιρροή του οχήματος στο περιβάλλον (περιλαμβάνονται οι περιβαλλοντικές συνθήκες και οι διαπαφές μεταξύ του οχήματος και του παρατρόχιου μέρους του σιδηροδρομικού συστήματος και του οχήματος με το εξωτερικό περιβάλλον)~~

##### 1.7. Απαιτήσεις εξωτερικής προειδοποίησης, σήμανσης, λειτουργιών και ακεραιότητας λογισμικού

~~Εξωτερικές προειδοποιήσεις, σήμανσεις, λειτουργίες και ακεραιότητα λογισμικού, π.χ. λειτουργίες σχετιζόμενες με την ασφάλεια που έχουν επίπτωση στη συμπεριφορά της αμαξοστοιχίας και στην ενδοαμαξοστοιχιακή επικοινωνία~~

##### 1.8. Εποχούμενα συστήματα τροφοδοσίας ισχύος και ελέγχου

~~Εποχούμενα συστήματα πρόωσης, ισχύος και ελέγχου, περιλαμβανόμενων της διαπαφής του οχήματος με την υποδομή τροφοδοσίας ισχύος και όλων των παραμέτρων ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας.~~

~~1.9. Εγκαταστάσεις για το προσωπικό, διαπαφές και περιβάλλον~~

~~Εποχούμενες εγκαταστάσεις, διαπαφές, συνθήκες και περιβάλλον εργασίας για το προσωπικό (περιλαμβάνονται ο θάλαμος οδήγησης, η διαπαφή μηχανοδηγού και μηχανημάτων).~~

~~1.10. Πυρασφάλεια και εκκένωση~~

~~1.11. Τρέχουσα εξυπηρέτηση~~

~~Εποχούμενες εγκαταστάσεις και διαπαφές για την τρέχουσα εξυπηρέτηση.~~

~~1.12. Εποχούμενος έλεγχος, χειρισμός και σηματοδότηση~~

~~Το σύνολο του εποχούμενου εξοπλισμού που είναι αναγκαίος για την ασφάλεια καθώς και για τον χειρισμό και τον έλεγχο των κινήσεων των αμαξοστοιχιών που έχουν έγκριση για να κυκλοφορούν στο δίκτυο και οι επιπτώσεις του στο παραπρόχιο μέρος του σιδηροδρομικού συστήματος.~~

~~1.13. Ειδικές επιχειρησιακές απαιτήσεις~~

~~Ειδικές επιχειρησιακές απαιτήσεις για οχήματα (περιλαμβάνονται η κατάσταση υποβάθμισης, η περισυλλογή οχήματος, κ.λπ.)~~

~~1.14. Σημεία σχετιζόμενα με τα εμπορεύματα~~

~~Οι απαιτήσεις οι ειδικές των εμπορευμάτων και του περιβάλλοντος (περιλαμβάνονται εγκαταστάσεις απαιτούμενες ειδικά για επικίνδυνα εμπορεύματα).~~

~~Οι εξηγήσεις και τα παραδείγματα που απαντούν ανωτέρω σε πλαγιογραφία έχουν μόνο πληροφοριακό χαρακτήρα και δεν αποτελούν ορισμούς των παραμέτρων.~~

↓ 2008/57/EK

## **2. Κατάταξη κανόνων**

~~Οι εθνικοί κανόνες σχετικά με τις ανωτέρω παραμέτρους κατατάσσονται σε μία από τις ακόλουθες τρεις ομάδες. Εξαιρούνται οι καθαρά τοπικού χαρακτήρα κανόνες και περιορισμοί. Η επαλήθευσή τους αποτελεί μέρος των ελέγχων που πρέπει να καθιερωθούν με συμφωνία σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής.~~

### **Ομάδα Α**

~~Η ομάδα Α περιλαμβάνει:~~

~~— διεθνή πρότυπα,~~

~~— εθνικούς κανόνες που θεωρούνται ισοδύναμοι από άποψη σιδηροδρομικής ασφάλειας προς τους εθνικούς κανόνες άλλων κρατών μελών.~~

### **Ομάδα Β**

~~Η ομάδα Β περιλαμβάνει κάθε κανόνα που δεν εμπίπτει στο πεδίο της ομάδας Α ή Γ, ή που δεν έχει ακόμη μπορεί να ταξινομηθεί σε μία εξ αυτών.~~

## Ομάδα Γ

Η ομάδα Γ περιλαμβάνει τους κανόνες που είναι απολύτως απαραίτητοι και σχετίζονται με τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής, με στόχο την ασφαλή και διαλειτουργική εκμετάλλευση στο δίκτυο.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

### ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΥΠΟΨΗ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΙΝΩΣΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

~~1. Ο οργανισμός, ο διευθυντής του και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την εκτέλεση των εργασιών επαλήθευσης δεν μπορούν να παρεμβαίνουν ούτε άμεσα ούτε ως αντιπρόσωποι στη μελέτη, στην κατασκευή, την εκτέλεση, την εμπορία ή τη συντήρηση των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή των υποσυστημάτων, ούτε στη χρήση τους. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταλλαγής τεχνικών πληροφοριών μεταξύ του κατασκευαστή και του οργανισμού.~~

~~2. Ο οργανισμός και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο οφείλουν να εκτελούν τις εργασίες ελέγχου με τη μεγαλύτερη επαγγελματική ακεραιότητα και τη μεγαλύτερη τεχνική επάρκεια και οφείλουν να μην εξαρτούν τη στάση τους από πιέσεις και προτροπές, ιδίως οικονομικής φύσεως, που θα ήταν δυνατόν να επηρεάσουν την κρίση τους ή τα αποτελέσματα του ελέγχου τους, ιδιαίτερα εάν προέρχονται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που θίγονται από τα αποτελέσματα των ελέγχων.~~

~~Ειδικότερα, ο οργανισμός και το προσωπικό που επιφορτίζεται με τους ελέγχους πρέπει να είναι λειτουργικώς ανεξάρτητοι από τις αρχές τις αρμόδιες για την έκδοση των εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας, των εγκρίσεων στο πλαίσιο της οδηγίας 95/18/ΕΚ και των πιστοποιητικών ασφαλείας στο πλαίσιο της οδηγίας 2004/49/ΕΚ καθώς και ανεξάρτητοι από τα όργανα τα αρμόδια για τη διεξαγωγή των ερευνών σε περίπτωση ατυχήματος.~~

~~3. Ο οργανισμός πρέπει να διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό και τα αναγκαία μέσα για να επιτελεί με ικανοποιητικό τρόπο τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με την εκτέλεση των επαληθεύσεων. Ομοίως, πρέπει να έχει πρόσβαση στο υλικό που είναι αναγκαίο για τους έκτακτους ελέγχους.~~

~~4. Το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους πρέπει να διαθέτει:~~

- ~~— δέουσα τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση,~~
- ~~— ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων σχετικά με τους ελέγχους που διεξάγει και επαρκή πρακτική εμπειρία των ελέγχων αυτών,~~
- ~~— την απαιτούμενη ικανότητα σύνταξης των πιστοποιητικών, των πρακτικών και των εκθέσεων που συνθέτουν τον επίσημο φάκελο των διενεργηθέντων ελέγχων.~~

~~5. Πρέπει να υπάρχει εγγύηση για την ανεξαρτησία του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους. Η αμοιβή κάθε υπαλλήλου δεν πρέπει να εξαρτάται ούτε από το πλήθος ελέγχων που διενεργεί ούτε από τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών.~~

~~6. Ο οργανισμός οφείλει να συνάπτει σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης, εκτός εάν η ευθύνη αυτή καλύπτεται από το κράτος μέλος βάσει του εθνικού δικαίου, ή εάν οι έλεγχοι διενεργούνται απευθείας από το κράτος μέλος.~~

~~7. Το προσωπικό του οργανισμού δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο για οτιδήποτε περιέρχεται στη γνώση του κατά την άσκηση των καθηκόντων του (πλην έναντι των αρμόδιων διοικητικών αρχών και των φορέων διερεύνησης ατυχημάτων του κράτους στο οποίο ασκεί τις δραστηριότητές του καθώς και των φορέων διερεύνησης ατυχημάτων που είναι αρμόδιοι για τη διερεύνηση ατυχημάτων που οφείλονται σε βλάβη ελεγμένων στοιχείων ή υποσυστημάτων διαλειτουργικότητας) στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας ή οποιασδήποτε διάταξης εσωτερικού δικαίου που αποσκοπεί στην εφαρμογή της.~~

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ**

**ΦΑΚΕΛΟΣ ΓΙΑ ΑΙΤΗΣΗ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ**

~~Κατά την υποβολή της αίτησης για παρέκκλιση, τα κράτη μέλη πρέπει να καταθέτουν τα ακόλουθα έγγραφα:~~

~~α) τυπική επιστολή με την οποία γνωστοποιείται στην Επιτροπή η προβλεπόμενη παρέκκλιση~~

~~β) φάκελο, συνημμένο στην επιστολή, όπου περιέχονται τουλάχιστον:~~

~~— περιγραφή εργασιών, αγαθών και υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της παρέκκλισης. Σημειώνονται οι βασικές ημερομηνίες, η γεωγραφική κατάσταση καθώς και ο λειτουργικός και τεχνικός τομέας,~~

~~— ακριβής αναφορά στις ΤΠΔ (ή σε μέρη τους) για τις οποίες ζητείται παρέκκλιση,~~

~~— ακριβής αναφορά και λεπτομέρειες εναλλακτικών διατάξεων που θα εφαρμοστούν,~~

~~— για τις αιτήσεις που υποβάλλονται στο πλαίσιο του άρθρου 7 παράγραφος 1, στοιχείο α), αιτιολόγηση σχετικά με το προχωρημένο στάδιο εξέλιξης του έργου,~~

~~— αιτιολόγηση της παρέκκλισης, όπου περιλαμβάνονται οι κύριοι λόγοι φύσεως τεχνικής, οικονομικής, εμπορικής, επιχειρησιακής ή/και διοικητικής,~~

~~— κάθε άλλο στοιχείο που δικαιολογεί την αίτηση παρέκκλισης,~~

~~— περιγραφή των μέτρων που το κράτος μέλος σκοπεύει να λάβει ώστε να προαχθεί η τελική διαλειτουργικότητα του έργου. Εάν πρόκειται για ελάσσονα παρέκκλιση, η περιγραφή αυτή δεν ζητείται.~~

~~Ο φάκελος πρέπει να υποβάλλεται τόσο σε χαρτί όσο και σε μορφή ηλεκτρονικών αρχείων. Έτσι θα είναι δυνατή η διανομή του φακέλου στα μέλη της επιτροπής.~~



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV**

**ΜΕΡΟΣ Α**

- Καταργηθείσες  οδηγίες  
 με κατάλογο των διαδοχικών τροποποιήσεών τους   
 (κατά το άρθρο 5540)

Οδηγία <del>96/48/EK</del> <input checked="" type="checkbox"/> 2008/57/EK <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> (EE L 191 της 18.7.2008, σ. 1.) <input checked="" type="checkbox"/>
Οδηγία <del>2001/16/EK</del> <input checked="" type="checkbox"/> 2009/131/EK <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> (EE L 273 της 17.10.2009, σ. 1.) <input checked="" type="checkbox"/>
Οδηγία <del>2004/49/EK</del> <input checked="" type="checkbox"/> 2011/18/EE <input checked="" type="checkbox"/>	<del>Μόνο το</del> <del>άρθρο 14</del> <input checked="" type="checkbox"/> (EE L 57 της 2.3.2011, σ. 21.) <input checked="" type="checkbox"/>

**ΜΕΡΟΣ Β**

- Ημερομηνίες ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο**  
 (κατά το άρθρο 5540)

Οδηγία	Προθεσμία μεταφοράς
<del>96/48/EK</del> <input checked="" type="checkbox"/> 2008/57/ EK <input checked="" type="checkbox"/>	<del>9 Απριλίου 1999</del> <input checked="" type="checkbox"/> 19 Ιουλίου 2010 <input checked="" type="checkbox"/>
<del>2001/16/EK</del> <input checked="" type="checkbox"/> 2009/131 /EK <input checked="" type="checkbox"/>	<del>20 Απριλίου 2003</del> <input checked="" type="checkbox"/> 19 Ιουλίου 2010 <input checked="" type="checkbox"/>
<del>2004/49/EK</del> <input checked="" type="checkbox"/> 2011/18/ EE <input checked="" type="checkbox"/>	<del>30 Απριλίου 2006</del> <input checked="" type="checkbox"/> 31 Δεκεμβρίου 2011 <input checked="" type="checkbox"/>

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XI**  
**ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ**

<u>Οδηγία 96/48/ΕΚ</u>	<u>Οδηγία 2001/16/ΕΚ</u>	<u>Παρούσα οδηγία</u>
<del>Άρθρο 1 παράγραφος 1</del>	<del>Άρθρο 1 παράγραφος 1</del>	Άρθρο 1 παράγραφος 1
<del>Άρθρο 1 παράγραφος 2</del>	<del>Άρθρο 1 παράγραφος 2</del>	Άρθρο 1 παράγραφος 2
—	—	Άρθρο 1 παράγραφος 3
—	Άρθρο 1 παράγραφος 3	Άρθρο 1 παράγραφος 4
<del>Άρθρο 2 εισαγωγική φράση</del>	<del>Άρθρο 2 εισαγωγική φράση</del>	Άρθρο 2 εισαγωγική φράση
<del>Άρθρο 2 στοιχεία α) έως β)</del>	<del>Άρθρο 2 στοιχεία α) έως β)</del>	Άρθρο 2 στοιχεία α) και β) και ε) έως γ)
—	—	Άρθρο 2 στοιχεία γ) και δ)
<del>Άρθρο 2 στοιχείο ιδ)</del>	<del>Άρθρο 2 στοιχείο ιγ)</del>	Άρθρο 2 στοιχείο ιδ)
<del>Άρθρο 2 στοιχείο ιε)</del>	<del>Άρθρο 2 στοιχείο ιδ)</del>	Άρθρο 2 στοιχείο ιε)
<del>Άρθρο 2 στοιχείο ιγ)</del>	<del>Άρθρο 2 στοιχείο ιε)</del>	Άρθρο 2 στοιχείο ιστ)
<del>Άρθρο 2 στοιχείο ιστ)</del>	<del>Άρθρο 2 στοιχείο ιστ)</del>	Άρθρο 2 ιζ)
—	—	Άρθρο 2 στοιχεία ιη) έως κστ)
<del>Άρθρα 3, 4 και 5</del>	<del>Άρθρα 3, 4 και 5</del>	Άρθρα 3, 4 και 5, παράγραφοι 1 έως 5
<del>Άρθρο 5 παράγραφος 6</del>	<del>Άρθρο 5 παράγραφος 7</del>	Άρθρο 5 παράγραφος 7
—	—	Άρθρο 5 παράγραφος 6
—	—	Άρθρο 5 παράγραφος 8
<del>Άρθρο 6 παράγραφοι 1 έως 8</del>	<del>Άρθρο 6 παράγραφοι 1 έως 8</del>	Άρθρο 6 παράγραφοι 1 έως 8
—	—	Άρθρο 6 παράγραφοι 9 έως 10
—	—	Άρθρα 7 και 8
<del>Άρθρο 7</del>	<del>Άρθρο 7</del>	Άρθρο 9

<del>Άρθρο 8</del>	<del>Άρθρο 8</del>	<del>Άρθρο 10 παράγραφος 1</del>
<del>Άρθρο 9</del>	<del>Άρθρο 9</del>	<del>Άρθρο 10 παράγραφος 2</del>
<del>Άρθρο 10 παράγραφοι 1 έως 3</del>	<del>Άρθρο 10 παράγραφοι 1 έως 3</del>	<del>Άρθρο 11 παράγραφοι 1 έως 3</del>
<del>—</del>	<del>Άρθρο 10 παράγραφος 6</del>	<del>Άρθρο 11 παράγραφος 4</del>
<del>—</del>	<del>—</del>	<del>Άρθρο 11 παράγραφος 5</del>
<del>Άρθρα 11 έως 13</del>	<del>Άρθρα 11 έως 13</del>	<del>Άρθρα 12 έως 14</del>
<del>Άρθρο 14 παράγραφοι 1 και 2</del>	<del>Άρθρο 14 παράγραφοι 1 και 2</del>	<del>Άρθρο 15 παράγραφοι 1 και 2</del>
<del>Άρθρο 14 παράγραφος 3</del>	<del>Άρθρο 14 παράγραφος 3</del>	<del>Άρθρο 20</del>
<del>Άρθρο 14 παράγραφοι 4 και 5</del>	<del>Άρθρο 14 παράγραφοι 4 και 5</del>	<del>Άρθρο 33</del>
<del>—</del>	<del>—</del>	<del>Άρθρο 15 παράγραφοι 2 και 3</del>
<del>Άρθρα 15 και 16</del>	<del>Άρθρα 15 και 16</del>	<del>Άρθρα 16 και 17</del>
<del>Άρθρο 16 παράγραφος 3</del>	<del>Άρθρο 16 παράγραφος 3</del>	<del>Άρθρο 17 παράγραφος 3</del>
<del>—</del>	<del>—</del>	<del>—</del>
<del>Άρθρο 18 παράγραφοι 1 έως 3</del>	<del>Άρθρο 18 παράγραφοι 1 έως 3</del>	<del>Άρθρο 18 παράγραφοι 1 έως 3</del>
<del>—</del>	<del>—</del>	<del>Άρθρο 18 παράγραφοι 4 και 5</del>
<del>Άρθρο 19</del>	<del>Άρθρο 19</del>	<del>Άρθρο 19</del>
<del>Άρθρο 20</del>	<del>Άρθρο 20</del>	<del>Άρθρο 28</del>
<del>—</del>	<del>—</del>	<del>Άρθρα 21 έως 27</del>
<del>Άρθρο 21 παράγραφοι 1 έως 3</del>	<del>Άρθρο 21 παράγραφοι 1 έως 3</del>	<del>Άρθρο 29 παράγραφοι 1 έως 3</del>
<del>—</del>	<del>—</del>	<del>Άρθρο 29 παράγραφοι 4 και 5</del>
<del>—</del>	<del>—</del>	<del>—</del>
<del>Άρθρο 21α παράγραφος 1</del>	<del>Άρθρο 22</del>	<del>Άρθρο 30 παράγραφος 2</del>

<del>Άρθρο 21 παράγραφος 4</del>	<del>21(4)</del>	<del>Άρθρο 30 παράγραφος 4</del>
<del>Άρθρο 21α παράγραφος 2</del>	<del>Άρθρο 21α</del>	<del>Άρθρο 30 παράγραφος 1</del>
<del>Άρθρο 21β</del>	<del>—</del>	<del>—</del>
<del>Άρθρο 21γ</del>	<del>Άρθρο 21β</del>	<del>Άρθρο 30 παράγραφος 3</del>
<del>Άρθρο 22</del>	<del>Άρθρο 26</del>	<del>Άρθρο 37</del>
<del>Άρθρο 22 στοιχείο α)</del>	<del>Άρθρο 24</del>	<del>Άρθρα 34 και 35</del>
<del>—</del>	<del>—</del>	<del>Άρθρο 32</del>
<del>—</del>	<del>Άρθρο 23</del>	<del>Άρθρο 31</del>
<del>—</del>	<del>Άρθρο 25</del>	<del>Άρθρο 36</del>
<del>Άρθρο 23</del>	<del>Άρθρο 27</del>	<del>Άρθρο 38</del>
<del>Άρθρο 24</del>	<del>Άρθρο 28</del>	<del>Άρθρο 39</del>
<del>—</del>	<del>—</del>	<del>Άρθρο 40</del>
<del>Άρθρο 25</del>	<del>Άρθρο 29</del>	<del>Άρθρο 41</del>
<del>Άρθρο 26</del>	<del>Άρθρο 30</del>	<del>Άρθρο 42</del>
<del>Παράρτημα Ι έως VI</del>	<del>Παράρτημα Ι έως VI</del>	<del>Παράρτημα Ι έως VI</del>
<del>—</del>	<del>—</del>	<del>Παράρτημα VII</del>
<del>Παράρτημα VII</del>	<del>Παράρτημα VII</del>	<del>Παράρτημα VIII</del>
<del>—</del>	<del>—</del>	<del>Παράρτημα ΙΧ έως ΧΙ</del>



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V**  
**ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ**

Οδηγία 2008/57/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 1	Άρθρο 1
Άρθρο 2 στοιχεία α) έως κστ)	Άρθρο 2 παράγραφοι 1 έως 24
-----	Άρθρο 2 παράγραφοι 25 έως 41

Άρθρο 3	-----
Άρθρο 4	Άρθρο 3
Άρθρο 5 παράγραφοι 1 έως 3 στοιχείο ζ)	Άρθρο 4 παράγραφοι 1 έως 3 στοιχείο ζ)
-----	Άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχεία η) και θ)
Άρθρο 5 παράγραφοι 4 έως 8	Άρθρο 4 παράγραφοι 4 έως 8
Άρθρο 6	Άρθρο 5
Άρθρο 7	Άρθρο 6
Άρθρο 8	-----
Άρθρο 9	Άρθρο 7
Άρθρο 10	Άρθρο 8
Άρθρο 11	Άρθρο 9
Άρθρο 12	-----
Άρθρο 13	Άρθρο 10
Άρθρο 14	Άρθρο 11
Άρθρο 15 παράγραφος 1	Άρθρο 18 παράγραφος 3 και άρθρο 19 παράγραφος 2
Άρθρο 15 παράγραφοι 2 και 3	-----
Άρθρο 16	Άρθρο 12
Άρθρο 17	Άρθρα 13 και 14
Άρθρο 18	Άρθρο 15
Άρθρο 19	Άρθρο 16

-----	Άρθρο 17
-----	Άρθρο 18 (πλην παραγράφου 3)
-----	Άρθρα 19 και 20
Άρθρο 20	-----
Άρθρο 21	Άρθρο 21
Άρθρα 22 έως 25	----
Άρθρο 26	Άρθρο 22
-----	Άρθρο 21 παράγραφοι 3 έως 5
Άρθρο 27	Άρθρο 14 παράγραφος 8
Άρθρο 28 και παράρτημα VIII	Άρθρα 23 έως 41
Άρθρο 29	Άρθρο 48
Άρθρα 30 και 31	-----
Άρθρο 32	Άρθρο 42
Άρθρο 33	Άρθρο 43
Άρθρο 34	Άρθρο 44
Άρθρο 35	Άρθρο 45
Άρθρο 36	-----
-----	Άρθρα 46 και 47
Άρθρο 37	Άρθρο 49
Άρθρο 38	Άρθρο 54
Άρθρο 39	Άρθρο 50

-----	Άρθρα 51 και 52
-----	Άρθρα 53
Άρθρο 40	Άρθρο 55
Άρθρο 41	Άρθρο 56
Άρθρο 42	Άρθρο 57
Παραρτήματα I έως III	Παραρτήματα I έως III
Παράρτημα IV	Άρθρο 8 παράγραφος 2
Παραρτήματα V και VI	Άρθρο 15 παράγραφος 7
Παράρτημα VII	Άρθρο 14 παράγραφος 8
Παράρτημα VIII	Άρθρα 27, 28 και 29
Παράρτημα IX	Άρθρο 7 παράγραφος 3
Παράρτημα X	Παράρτημα IV
Παράρτημα XI	Παράρτημα V